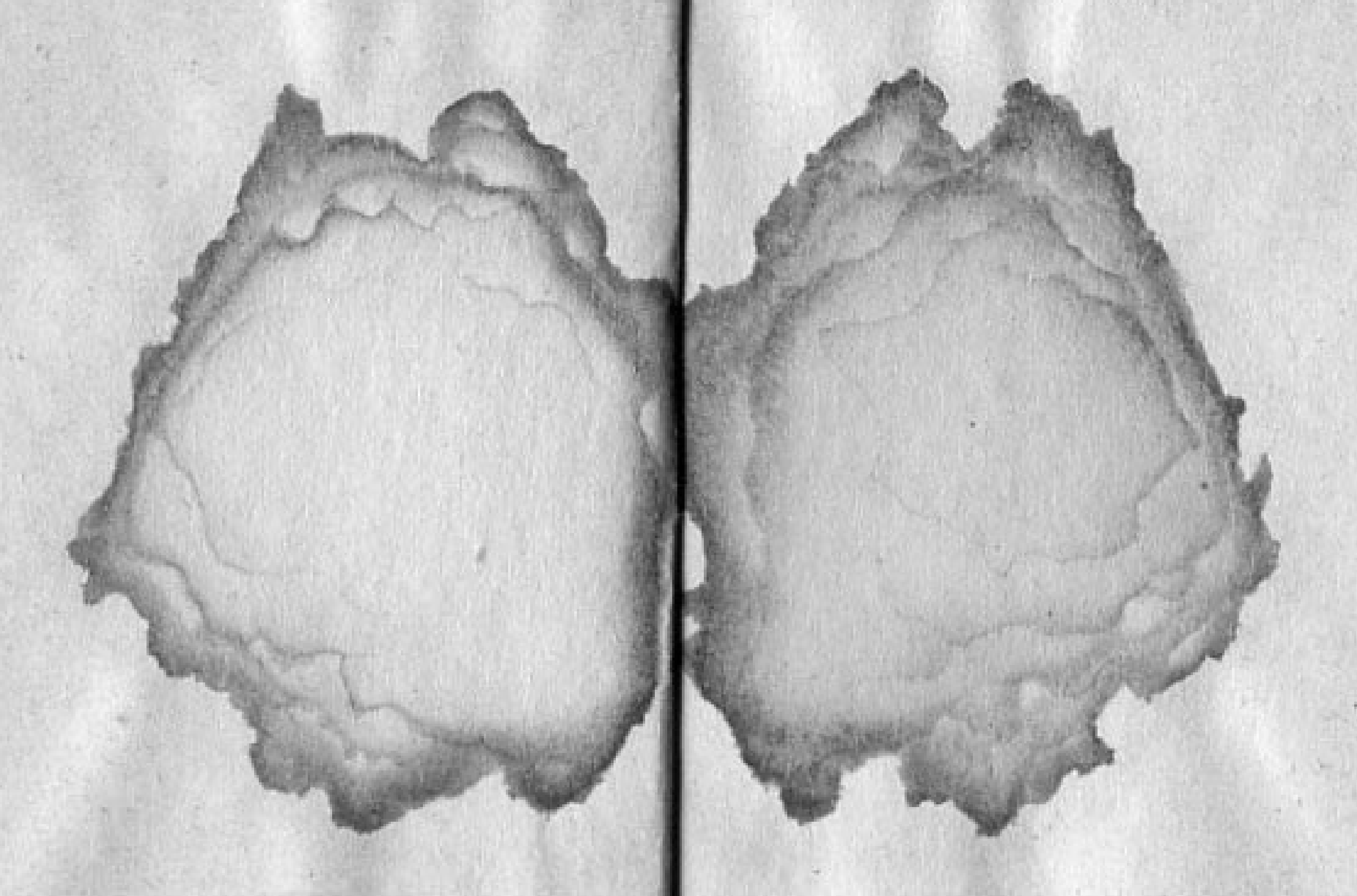
HEINZ ORLOVIUS

Schwert am Himmel



Schwert am Himmel

Fünf Jahre deutsche Luftwaffe

Herausgegeben von

Dr. H. Orlovius

Oberregierungsrat im Reichsluftfahrtministerium



Band 3/4 der Adler-Bücherei

Verlag Scherl, Berlin SW 68

Kupfertiefdruck August Scherl Nachf. Berlin SW 68

Fünf Jahre deutsche Luftwaffe — ein kurzer Zeitabschnitt nur, aber erfüllt von gewaltigem historischen Geschehen. Erinnert ihr euch noch der Stunde, als zum erstenmal wieder über euch deutsche Flugzeuge hinwegbrausten, deren Motorenlied verkündete: Wir schützen die Heimat, wir werden — wenn es der Führer befiehlt — kämpfen für dich, für deine Frau, deine Mutter und deine Kinder? Die Luftwaffe und ihr Schöpfer und Oberbefehlshaber Hermann Göring haben ihr Wort gehalten. Deutsches Volk, sei stolz auf deine Luftwaffe! Fünf Jahre nur sind vergangen, seit das deutsche „Schwert am Himmel" erschien. Fünf Jahre, in denen es geschmiedet wurde und in denen jeder Tag von jedem, der an diesem Werk teilhaben durfte, das Letzte an schöpferischem Geist und vollendender Kraft verlangte. Und sie alle haben freudigbereit dies Letzte gegeben, der Flieger am Steuer, der Ingenieur am Reißbrett, der Arbeiter am Schraubstock. Sie alle ahnten und wußten, daß eines Tages trotz der heiligen Friedensliebe des Führers die Stunde kommen würde, da dieses Schwert zuschlagen mußte für Deutschlands Freiheit.

Dies Buch will nicht als Geschichtsschreibung gewertet werden, denn zu nahe sind uns noch all die Geschehnisse, die hier aufleuchten. Zu gering ist noch der Abstand für eine historische Würdigung. Aber es soll künden von dem Geist, der unsere Luftwaffe beseelt, von jenem Geist, den der Führer und sein Feldmarschall ihr gaben. Und es soll beweisen, daß das deutsche Volk in ruhiger Zuversicht auf seine Luftwaffe vertrauen kann; denn die Losung der deutschen Luftwaffe ist heut und immerdar: S i e g !

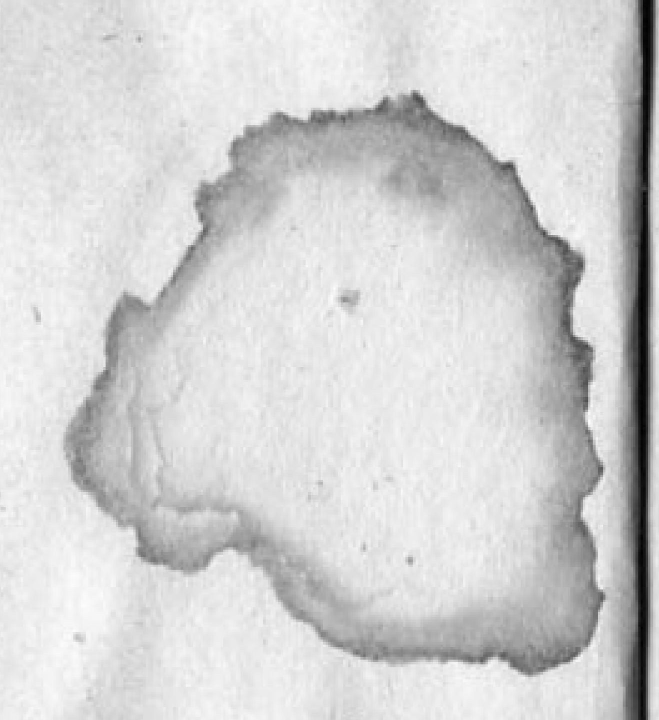
Berlin, im Februar 1940 — Heinz Orlovius



An diesem Buch haben als Verfasser von Aufsätzen in Gemeinschaftsarbeit mitgewirkt:

Major Hermann Adler, Dr. Georg Böse, Leutnant Bülow, Fritz Dettmann, Hauptmann Georg W. Feuchter, Josef Grabler, Kurt A. St. Jenthiewicz, Albert Klapproth, Dr. Otto Kriegh, Major Albert Kropp, Günter Lenning, Joachim Matthias, Hermann Rahskopff, Major Lothar Schüttel, Dipl.-Ing. August Schulte, Ing. Richard Schulz, Hans-Georg Schulze, Hauptmann Richard Volderauer

Ihnen und ebenso allen an dem Werk beteiligten Bildberichtern und Zeichnern dankt der Herausgeber für ihre Mitarbeit und nicht zuletzt auch jedem, der in den verschiedenen Betrieben des Verlages an dem Zustandekommen des Buches mitgeholfen hat. Bei der gesamten Planung, Ausarbeitung und Durchführung stand Dr. Georg Böse dem Herausgeber in vorbildlicher Weise zur Seite.



Bildnachweis: Scherl (74), Dr. Wolf Strache (56), Hans Schaller (34), Alex Stöcker (13), Archiv R. L. M. (18), Ufa (16). Tobis (3), P. K. (16), Weller (4), Presse-Hoffmann (4), Fremke (3), Atlantic (2), Hansa Luftbild (2), Rosemarie Clausen (1), Röhr (1), Conrad (1), Sturm (1), Paul Mai (1), B. Lohse (1), Luftkriegsschule Berlin-Gatow (1), Bittner (1), Fritz Stern (1), Heeresarchiv Potsdam (1), Reinelt, Spandau (1), Münchner Bildbericht (1), P. B. Z. (1), Presse-Photo (1), von den Bildstellen der Firmen Junkers (5), Messerschmitt (2), Dornier (3), Heinkel (1)

Sämtliche in diesem Buch enthaltenen Luftbilder sind freigegeben durch RLM

Zeichnungen: Richard Hess (12), Max Ludwig (2)

Karten: August Eigener (2), Rudolf Heinisch (3)

I. TEIL

Werden und Bewährung der deutschen Luftwaffe

Blick aus der Bodenlafette eines Kampfflugzeuges, dessen Kurs gerade zwei He 111 kreuzen

Als wir wehrlos waren

1918 – 1933

„Unser Gedenken gilt heute dem Tag vor fünfundzwanzig Jahren, unser Blick aber ist vorausgerichtet in die Zukunft unseres ewigen Deutschlands“ — so schloß der Tagesbefehl, den Generalfeldmarschall Göring am 2. August 1939 an seine Luftwaffe erließ. Nur ein Monat verstrich, da hatte die deutsche Luftwaffe das Vertrauen zu rechtfertigen, das in demselben Tagesbefehl ihres Oberbefehlshabers zum Ausdruck kam: „Geboren aus dem Geist der deutschen Flieger des Großen Krieges, verschworen der Idee unseres Führers und Obersten Befehlshabers — so steht heute die deutsche Luftwaffe bereit, jeden Befehl des Führers blitzschnell und mit ungeahnter Stoßkraft durchzuführen.“ Die deutsche Luftwaffe hat sich dieses Vertrauens würdig erwiesen.

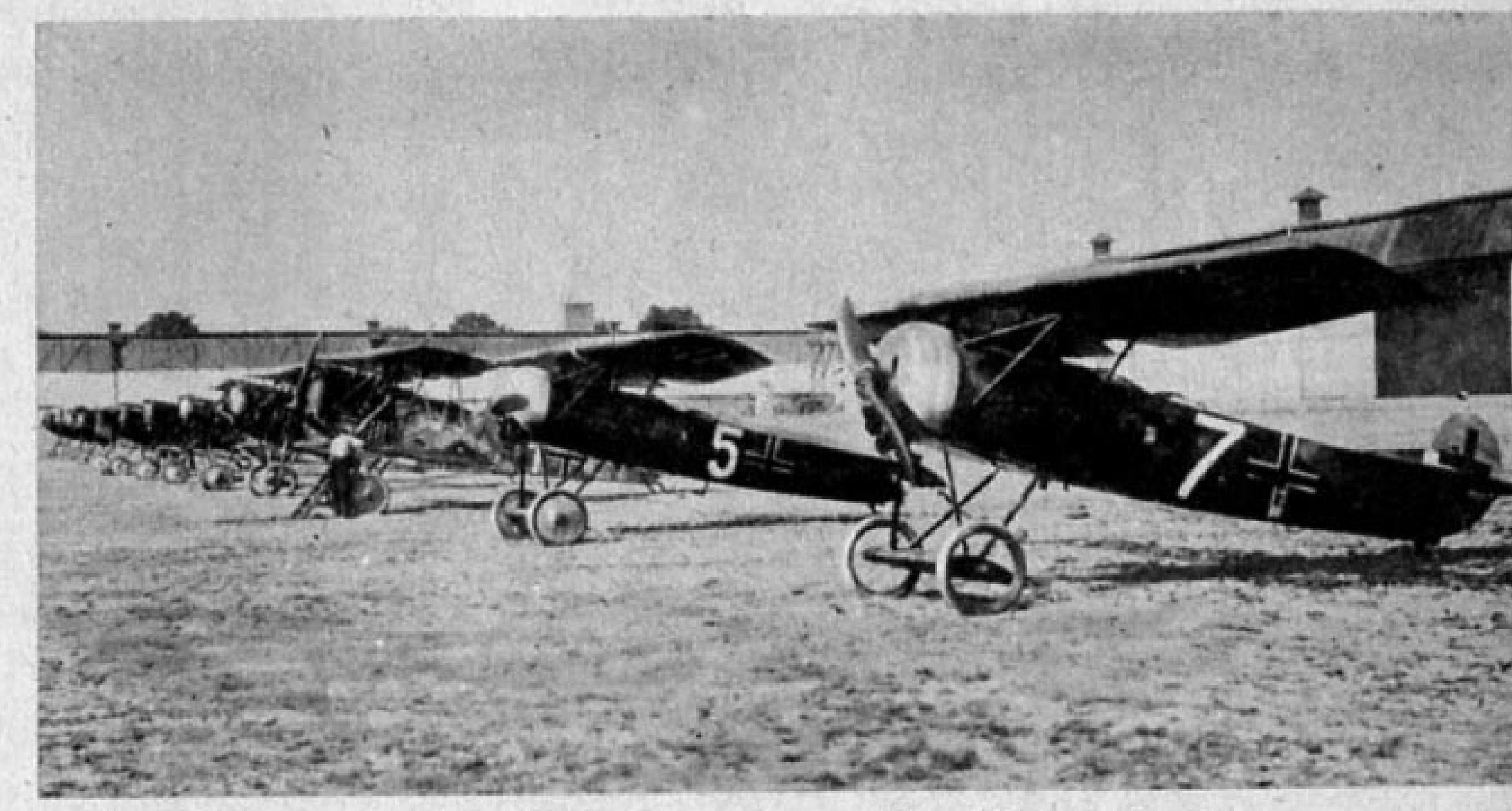
Geboren aus dem Geist der deutschen Flieger des Großen Krieges — das ist der Geist, der sich in den Heldengestalten eines Boelcke und Richthofen verkörperte. Das ist der Geist, in dem die deutsche Fliegertruppe 1914 bis 1918 vier Jahre kämpfte. Gegen eine vielfache Übermacht, gegen die unerschöpflichen Reserven von Mensch und Material einer Welt von Feinden. Aber wenn damals auch auf einen deutschen Flieger drei, fünf, ja zehn Gegner kamen — die deutschen Flieger kämpften mit unerschüttertem Mut, sie kämpften und siegten bis zuletzt. Allein von den Luftstreitkräften des Heeres wurden siebentausendvierhundertfünfundzwanzig anerkannte Luftsiege errungen. Gewaltig war der Ruhm, groß aber auch das Opfer. Von siebzehntausend überhaupt im Fliegerberuf ausgebildeten Offizieren und Soldaten waren bei Kriegsschluß dreizehntausendeinhundert gefallen, verwundet oder vermißt.

Dann brachte schmählicher Verrat das bittere Ende. In alle Bitterkeit hinein aber klang für die deutsche Fliegertruppe doch eine letzte Melodie stolzen Triumphes. Den mehr als dreißigtausend englischen, französischen und amerikanischen Flugzeugen standen im November 1918 nur viertausendfünfhundert deutsche Flugzeuge an der Westfront gegenüber. Dem Feind aber steckten Achtung und Angst vor den deutschen Fliegern so in den Knochen, daß er als erstes bei den Waffenstillstandsverhandlungen im Wald von Compiègne die sofortige Auslieferung von zweitausendsechshundert deutschen Flugzeugen forderte. Erst dann, erst wenn auf einen deutschen Flieger fünfzehn Gegner kamen, glaubte man in London und Paris wirklich einigermaßen sicher zu sein.

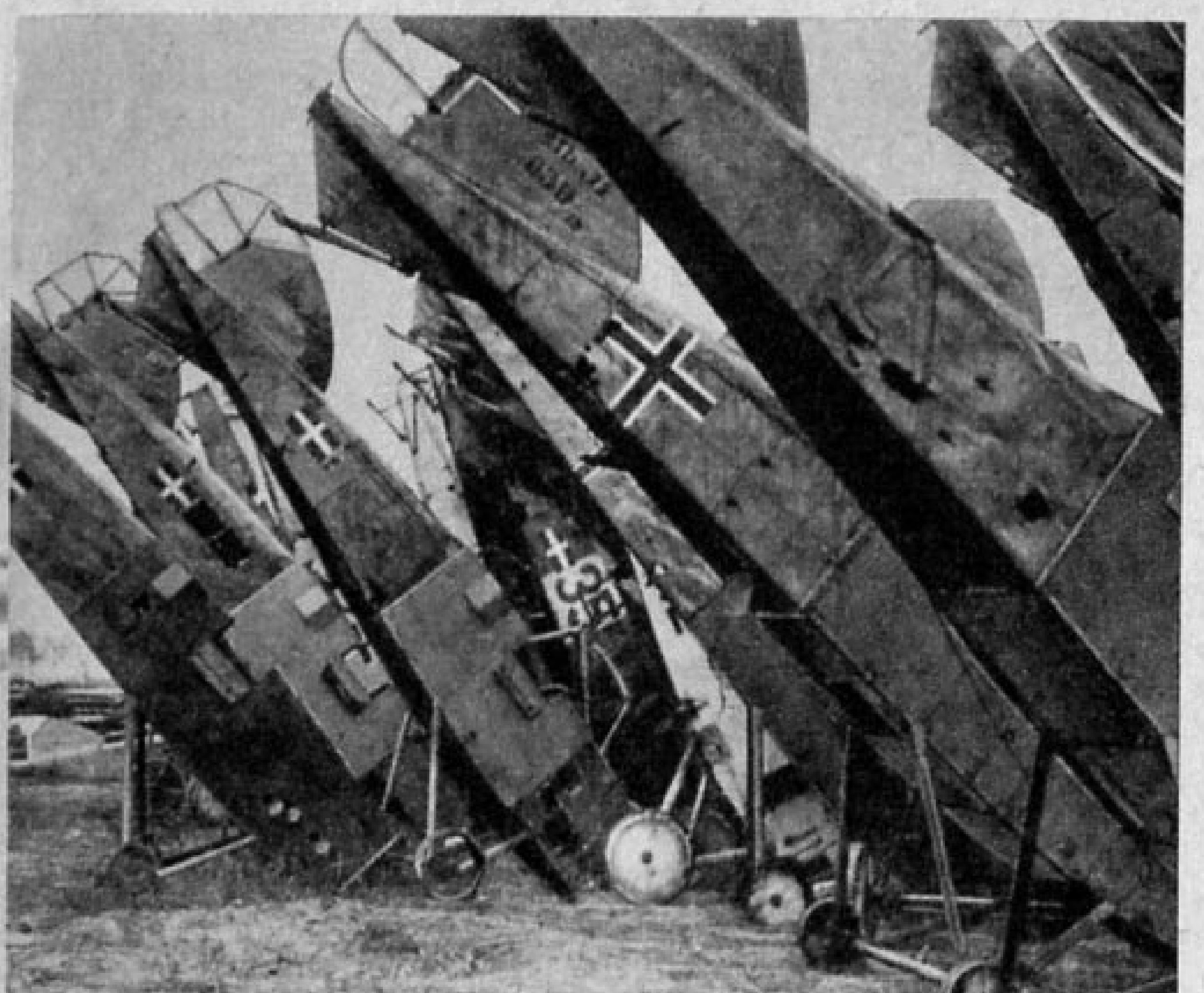
Diese Furcht vor einer deutschen Luftwaffe offenbarte sich eindeutig auch in dem Diktat von Versailles. In jenem Artikel 198: „Deutschland darf Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser als Teil seines Heerwesens unterhalten.“

Ein kleines Heer, ein paar Kriegsschiffe — das glaubte man Deutschland erlauben zu dürfen, aber Flugzeuge? Nein, auch in der kleinsten Anzahl wären sie doch eine zu gefährliche Bedrohung gewesen! Artikel 202 erzwang die Auslieferung des gesamten militärischen Luftfahrzeugmaterials.

Aber die Furcht des Feindes ging noch weiter. Nicht nur das vorhandene Fluggerät war abzuliefern oder zu zer-



1919: Die letzte Jagdstaffel der ruhmreichen Weltkriegsflieger in Döberitz vor ihrer Vernichtung



Bilder sinnloser Zerstörung. Abrüstung der deutschen Luftflotte des Weltkrieges, aus dem unsere Flieger unbesiegt hervorgegangen sind



stören, Artikel 201 verbot Deutschland darüber hinaus „während einer Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen und Teilen solcher, ebenso wie von Luftfahrzeugmotoren und Teilen von solchen für das ganze deutsche Gebiet." Warum das? Genügte denn die Sicherung durch die Verhinderung jedweder deutschen Militärfliegerei nicht?

Dies Bau- und Einfuhrverbot hatte noch einen anderen Zweck und Sinn. Bald nach Kriegsende hatten deutsche Männer in echtem Pioniergeist begonnen, das Flugzeug auch in den Dienst friedlichen Handels und Verkehrs zu stellen. Am 5. Februar 1919 eröffnete die Deutsche Luftreederei ihre erste planmäßige Linie zwischen Berlin und Weimar. Das paßte nicht in das Programm des Feindbundes, der nur ein Ziel kannte: Deutschland vollständig und restlos aus dem Eroberungszug im Luftraum auszuschalten. Darum das allgemeine Bau- und Einfuhrverbot für jedes Fluggerät. Nicht mehr aus rein militärischen Gründen allein, sondern aus einem Gemisch von Motiven der Angst und krämerischen Konkurrenzneides. Schließlich wurde die deutsche Lufthoheit noch durch die Artikel 313—320 stark beschränkt, denn Deutschland mußte den Luftfahrzeugen des Feindbundes innerhalb des deutschen Gebietes volle Einflug-, Überflug- und Landungsfreiheit zusichern.

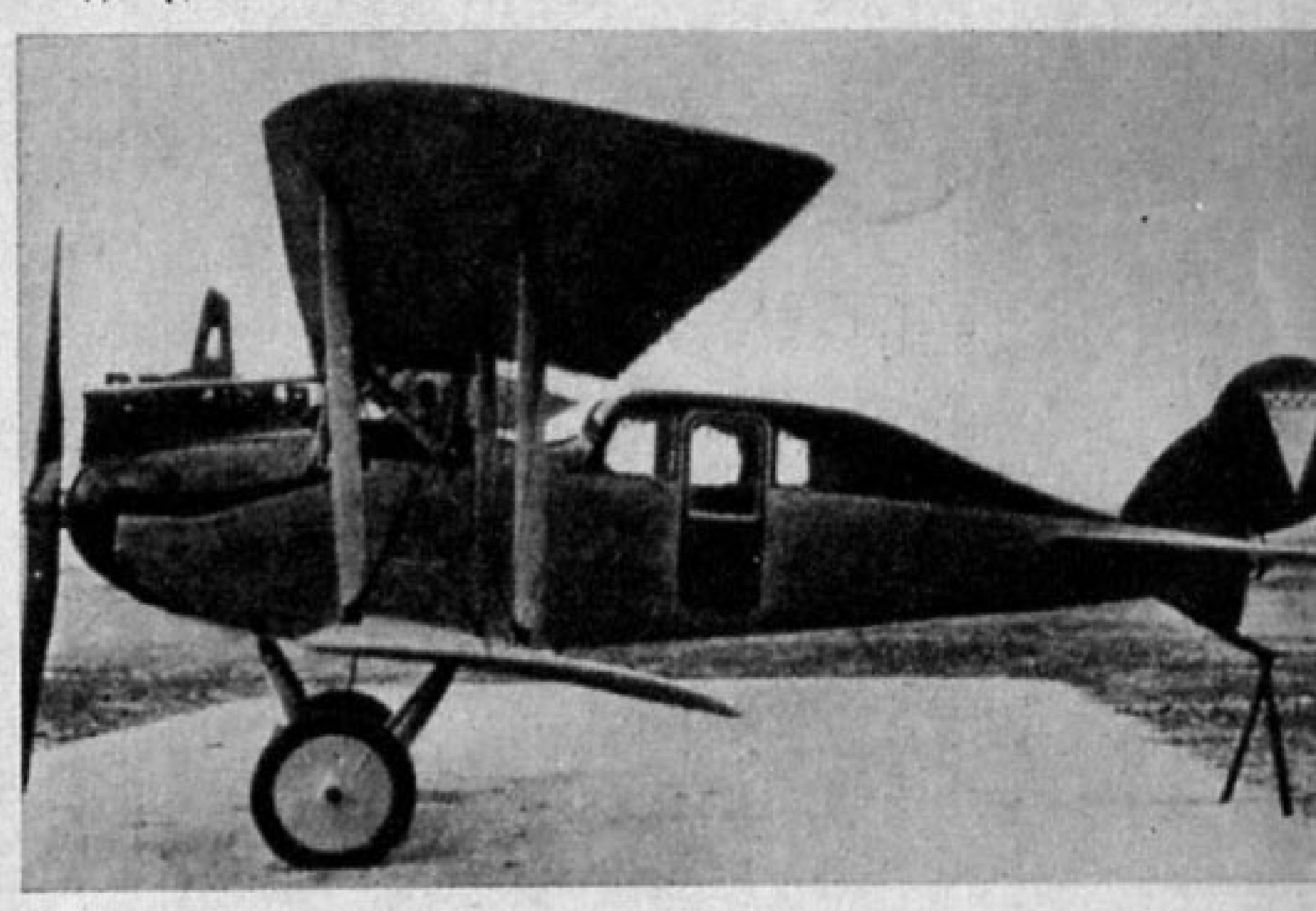
All das wirkt auf uns heute wie der Alpdruck eines bösen Traumes, aber es war in der Welt der Wirklichkeit der Inhalt des Diktats von Versailles: Die deutsche Luftwaffe wurde zerschlagen, Deutschland an der Ausübung seiner Lufthoheit verhindert, die friedliche deutsche Luftfahrt vorsorglich in ihrer Ausbreitung gehemmt.

Dem Bruch jener Versprechen, durch die Deutschland veranlaßt worden war, überhaupt in Verhandlungen einzutreten, folgte für die deutsche Luftfahrt ein Rechtsbruch nach dem anderen. Als die deutschen Flieger allen Hemmnissen zum Trotz sich nicht mutlos im Mauseloch verkrochen, sondern fortfuhren, friedlichen Luftverkehr zu betreiben und auch wieder so etwas wie eine deutsche Sportfliegerei ins Leben zu rufen, da erfand der Feindbund immer neue Gründe und Vorwände, um jegliche deutsche Luftfahrt möglichst für alle Zeiten zu unterbinden oder zumindest so lange zu hemmen, bis das Ausland einen nie wieder einzuholenden technischen und organisatorischen Vorsprung gewonnen haben würde. Eine interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission trieb — als eine Vereinigung von Erpressung und Spionage — in Deutschland ihr trauriges Handwerk, willkürlich unter fadenscheinigen Vorwänden wurde das Bau- und Einfuhrverbot verlängert, die Verwendung von Flugzeugen für polizeiliche Zwecke wurde ohne jeden Rechtstitel untersagt, Deutschland wurde gezwungen, ihm unbekannte Unterscheidungsmerkmale für ziviles und militärisches Fluggerät vorbehaltlos anzuerkennen.




Links: Nur in ganz bescheidenem Umfang und von den Ententemächten kaum geduldet, konnte in Deutschland mühsam ein friedlicher Luftverkehr durchgeführt werden.

Unten: So sah eines der wenigen für den Passagierdienst umgebauten Kriegsflugzeuge aus, die dem Zerstörungswerk der Feindmächte entgangen waren



Die Maske des Feindbundes fiel endgültig. Nun handelte es sich nicht mehr um die Sicherung gegen gar nicht mehr vorhandene deutsche Luftstreitkräfte, sondern ganz einfach um die Zerstörung deutscher Luftfahrt bis in jede Einzelheit. Der Begriff des Kriegsflugzeuges wurde in den „Begriffsbestimmungen", in den „neun Regeln" einer Note der Botschafterkonferenz von Boulogne vom April 1922 diktatorisch bestimmt; Steigfähigkeit, Geschwindigkeit, Flugbereich und Tragvermögen deutscher Flugzeuge wurden so begrenzt, daß Deutschland in jeder Hinsicht nicht nur wehrlos, sondern auch in jeder friedlichen Luftfahrt wettbewerbsunfähig gemacht werden sollte.

Hinter diesen Bestimmungen standen nur schlecht getarnt Neid und Furcht des Feindbundes gegenüber der deutschen Luftfahrttechnik, die trotz allem Spitzenleistungen erreicht und auch das erste reine Verkehrsflugzeug in Ganzmetallbauart herausgebracht hatte. Überall Schikanen und Schnüffeleien, überall Begünstigung des übelsten Denunziantentums, überall Kontrollen und Zwangsmaßnahmen im vermeintlichen Gefühl des Siegers, zugleich aber auch im uneingestandenen Bewußtsein der eigenen Schwäche. Die Zeit tiefster Erniedrigung der deutschen Luftfahrt.

Vertrag von Locarno im Oktober 1925 — Vorbereitungen für den Eintritt Deutschlands in den „Völkerbund". Aus dieser Atmosphäre, aus dem „Geist von Locarno", ergaben sich im Mai 1926 die „Pariser Luftfahrtvereinbarungen". Die bestehenden Baubeschränkungen für die zivilen deutschen Luftfahrzeuge wurden damit aufgehoben, aber — sie wurden ersetzt durch eine Reihe von Bestimmungen, die nur allzu deutlich zeigten, daß von einer „Befreiung" der deutschen Luftfahrt keineswegs die Rede sein konnte. Selbstverständlich blieb das Verbot jeder militärischen Luftfahrt in vollem Umfang aufrechterhalten. Gepanzerte und führerlose Flugzeuge wurden untersagt; „Flugzeuge mit Merkmalen neuzeitlicher Jagdflugzeuge" wurden unter scharfer Kontrolle und zahlenmäßiger Begrenzung nur für Wettbewerbs- und Rekordzwecke zugelassen. Listen mußten deutscherseits geführt werden über fliegende Reichswehrangehörige, Luftfahrzeugfabriken, fertiggestellte oder im Bau befindliche Flugzeuge und Flugmotoren, Flugzeugführer und Flugschüler, Luftverkehrsunternehmungen und sonstige Luftfahrzeughalter.

Fliegende Reichswehrangehörige? Oh, die Entente war so großzügig! Man höre: 36 Reichswehrangehörige durften im Sportfliegen — natürlich nur auf eigene Kosten ohne staatliche Beihilfe und ohne Sonderurlaub — ausgebildet werden, und dazu noch wurde ganzen





Wenn der Feind den Motorflug verbot, — so flog die deutsche Jugend eben ohne Motor. In der Rhön (oben), bei Rossitten auf der Kurischen Nehrung (unten) und in anderen Teilen Deutschlands entstanden die Schulungsstätten des deutschen Segelfluges, die in den Jahren der politischen Ohnmacht zu Keimzellen der Fliegerei wurden

50 Luftpolizeibeamten der Erwerb des Flugzeugführerscheins erlaubt. Diese Zahlen muten heute an wie ein bösartiger Scherz, sie waren damals für die deutsche Luftfahrt aber bitterster Ernst. In den Pariser Luftfahrtvereinbarungen wurde außerdem die deutsche Lufthoheit im besetzten Gebiet und in der neutralisierten Zone an Deutschlands Westgrenze weiterhin beschränkt, der Luftverkehr sollte durch Drosselung öffentlicher Beihilfen in seiner Entwicklung gehemmt werden, und dem Flugsport wurde ein vernichtender Schlag versetzt, da sich die deutsche Regierung verpflichten mußte, dafür Sorge zu tragen, daß aus Mitteln des Reiches, der Länder und der Gemeinden keine Subventionen für sportliche Aus- oder Weiterbildung von Flugzeugführern über die Bedürfnisse des Luftverkehrs oder der Fabriken hinaus gewährt würden und daß Geldpreise und Organisationsmittel für Wettbewerbe nicht den Charakter von Beihilfen erhielten; ein vernichtender Schlag deswegen, weil der verhältnismäßig teure Motorflugsport aus eigenen Mitteln nur von wenigen ausgeübt werden konnte und weil zur gleichen Zeit die Sportflugvereinigungen im Ausland reiche Zuwendungen der öffentlichen Hand erhielten.

Diese Pariser Luftfahrtvereinbarungen blieben in Verbindung mit dem Versailler Diktat die außenpolitische Grundlage der deutschen Luftfahrt, bis die Regierung der nationalsozialistischen Revolution reinen Tisch machte und aus eigener Kraft die Gleichberechtigung zur Luft errang. Denn über die späteren Verhandlungen in Genf auf der sogenannten Abrüstungskonferenz ein Wort zu verlieren verlohnt sich kaum. Der Feindbund brach das mehrfach gegebene Versprechen, auch seinerseits abzurüsten. Er versuchte das durch Winkelzüge schlimmster Art zu vertuschen. Kein Vorschlag war abwegig genug, um nicht angeblich ernsthaft untersucht zu werden, wenn er nur eine Fesselung und Schädigung der deutschen Luftfahrt zu verbürgen schien. Die deutsche Delegation in Genf, die ja keinen Rückhalt in einer starken Regierung hatte, versuchte nach besten Kräften zu lavieren, nahm an den Beratungen teil, schloß sich von ihnen aus — je nachdem, bis endlich der Führer am 14. Oktober 1933, als die Wortbrüche der anderen Seite zu unverschämt geworden waren, den Austritt Deutschlands aus der Abrüstungskonferenz befahl und gleichzeitig das Ausscheiden Deutschlands aus dem Völkerbund anmeldete.

Das ist, in groben Strichen gezeichnet, das außenpolitische Bild der deutschen Luftfahrt in der Zeit, als wir noch wehrlos waren. Und nun erhebt sich die Frage: Was taten die deutschen Regierungen, um diesem unerbittlichen Vernichtungswillen entgegenzutreten? Welche Wege suchten und fanden sie, um der deutschen Luftfahrt in ihrer schwersten Not zu helfen?

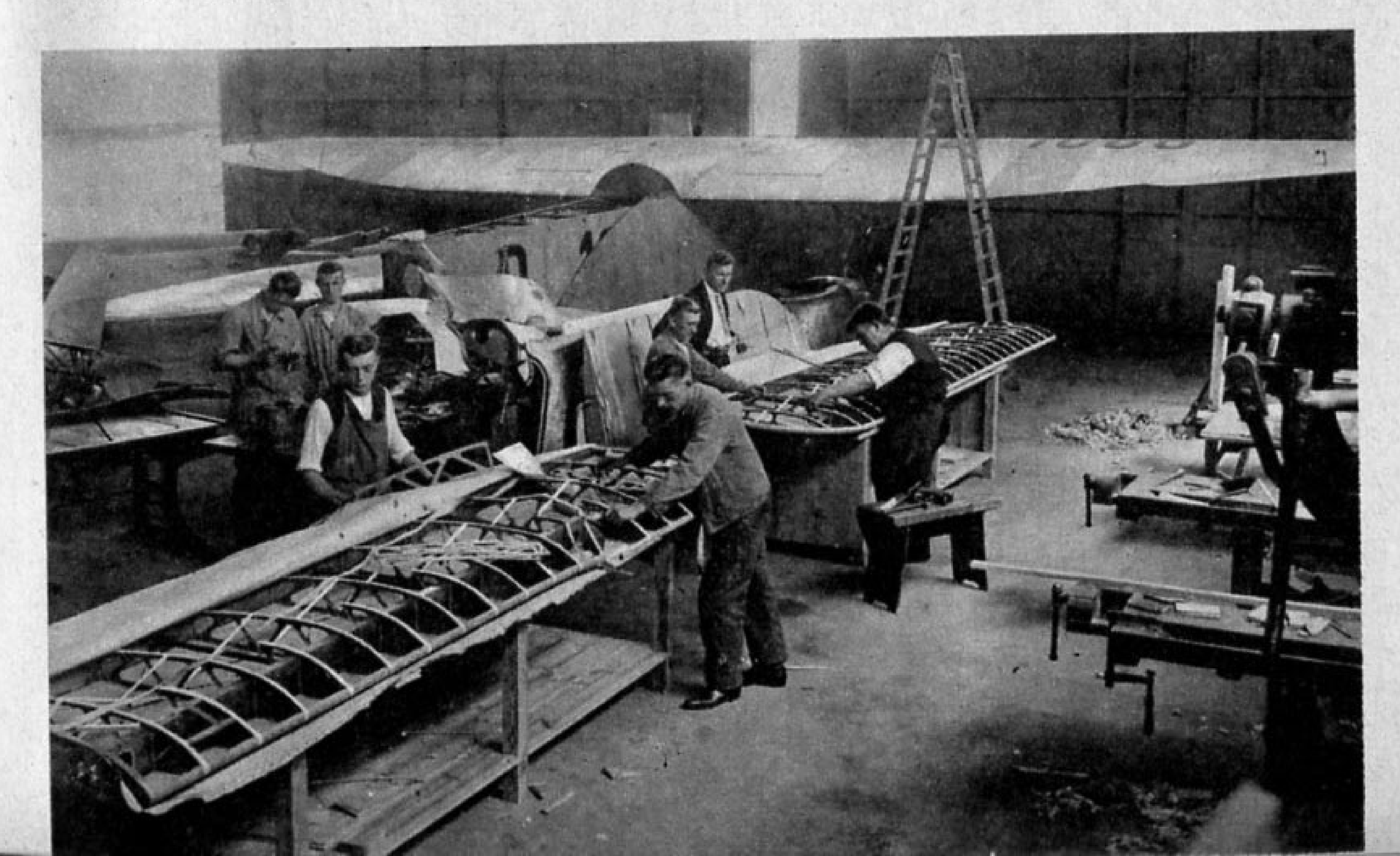
Hier muß die Geschichte ein hartes, aber gerechtes Urteil sprechen. Allein die Behandlung der Luftfahrt durch die Regierungen der Systemzeit in den Jahren bis 1932 gab der Geschichte genügend Recht, um diese marxistischen Machthaber und ihre bürgerlichen Mitläufer samt und sonders zum Teufel zu jagen. Für die in dieser Zeit an der deutschen Luftfahrt von sogenannten deutschen Regierungen begangenen Sünden gibt es keine Entschuldigungsgründe. Es handelte sich hier nicht nur um ein Treibenlassen in immer tiefere wirtschaftliche Not, außenpolitische Fesselung und innenpolitische Bindung, sondern darüber hinaus wurde die deutsche Luftfahrt von dieser Seite her planmäßig sabotiert. Die Angstträume der Politiker des Feindbundes, jedes deutsche Flugzeug, jeder deutsche Flieger sei eine „Gefahr für den europäischen Frieden", stießen in den verblendeten Hirnen innerhalb der eigenen Reihen auf ein nur allzu bereites Verständnis. Dies zeigte sich nicht nur in der schwächlichen Haltung gegenüber den ausschließlich auf den Verderb der deutschen Luftfahrt gerichteten Forderungen des Feindbundes, denen niemals ein entschiedenes und energisches Nein entgegengesetzt wurde. Die Sabotage der deutschen Luftfahrt durch das parlamentarische Regime äußerte sich darüber hinaus in unzähligen Maßnahmen. Man versuchte nicht etwa im engen Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten alles zu tun, um die deutsche Luftfahrt zu fördern, im Gegenteil, man tat zusätzlich zu den Forderungen des Feindbundes noch vieles, um die deutsche Luftfahrt endgültig zum Erliegen zu bringen.

Die „Sachverständigen" der Parteien schnüffelten in den Haushalten der in Frage kommenden Ministerien nach etwa für die Luftfahrt versteckten Geldern. Manche Debatte in den Ausschüssen der damaligen Reichstage hätte nach heutigen Begriffen viele Todesurteile für Landesverrat zur Folge haben müssen. Um jeden Pfennig für Zwecke der Luftfahrt wurde von diesen Volksschädlingen, die in der Maske der Pazifisten umherliefen, scheinheilig gefeilscht. Man versperrte der Forschung jede Möglichkeit zur Entfaltung. Ein „Streichquintett" im Reichstag drosselte die finanziellen Mittel so einschneidend, daß viele Flugzeug- und Flugmotorenfabriken ihre Tore schließen mußten. Der deutsche Luftverkehr quälte sich von Haushaltsberatung zu Haushaltsberatung weiter, um 1932 doch besonders



Ebenso wurde in den Deutschen Verkehrsfliegerschulen, in denen die Männer für den Luftverkehr herangebildet wurden, der Gedanke einer wehrhaften Fliegerei hochgehalten und unermüdlich gearbeitet

Unten: Schwer lasteten die Fesseln auch auf der deutschen Luftfahrtindustrie. Nur mühsam erhielten die wenigen übrig gebliebenen Werke ihren Bestand



Im deutschen Luftverkehr stand damals Erhard Milch, der heutige Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe, unter schwierigsten Verhältnissen an führender Stelle



wegen der Überalterung des Flugzeugparks vor dem unvermeidlichen Abgrund zu stehen. Dem deutschen Sportflieger bürdete man unerträgliche Abgaben für Start und Landung, für Abnahme, Zulassung und Unterstellung seines Flugzeuges auf, unter denen auch die ehrlichste Begeisterung zusammenzubrechen drohte; die nach parteimäßigen Gesichtspunkten erfolgte Zersplitterung kam im Flugsport noch erschwerend hinzu.
Gegen diesen immer weiter um sich greifenden Verfall wehrten sich nach besten Kräften verantwortungsbewußte Männer, meist alte Flieger des Weltkrieges, in den verschiedenen Behörden und Organisationen. Aber allen ihren Anstrengungen mußte die Durchschlagskraft nach außen und innen fehlen, solange keine starke Regierung hinter ihnen stand.
„Die deutsche Luftwaffe versank in allem, was materiell war. Nur ihren Geist, den konnte der Feind nicht töten. Und dieser Geist wurde gehütet von tapferen und kühnen Männern, die an Deutschland und seine Zukunft glaubten."
Das ist ein Ausspruch von Generalfeldmarschall

Auch Friedrich Christiansen, der erfolgreiche Marineflieger, heute Korpsführer des NS-Fliegerkorps, stieß als Kommandant des weltberühmten Flugbootes Do X zum Vortrupp der deutschen Luftfahrtpioniere



Allen voran kämpfte der Pour-le-mérite-Flieger Hauptmann Göring unter den Fahnen des Nationalsozialismus für die Weltgeltung der deutschen Luftfahrt als getreuer Eckart in den Jahren tiefsten Niedergangs



Göring am „Tag der Luftwaffe" 1939. Diese Männer standen an verschiedenen Plätzen in der deutschen Luftfahrt. In der Deutschen Lufthansa, der Hermann Göring bei der Machtübernahme den Ehrentitel „Kernstück der deutschen Luftfahrt" gab und deren Direktor Erhard Milch er zu seinem Staatssekretär und Stellvertreter ernannte. In den Forschungsanstalten und Fabriken, wo Konstrukteure und Ingenieure sich verbissen abmühten, wenigstens notdürftig den technischen Anschluß zu halten. In der Deutschen Verkehrsfliegerschule und einigen anderen fliegerischen Ausbildungsstätten. Im Motorflugsport und vor allem im Segelflug. Hier im Segelflug wurde etwas wahrhaft Großes aufgebaut durch die Begeisterung der gesund gebliebenen deutschen Jugend, die sich durch kein Feinddiktat und keine Not der Zeit den Willen rauben ließ, zu fliegen um jeden Preis, wenn nicht mit, dann eben ohne Motor. Und schließlich die Männer im Reichswehrministerium und in der Abteilung Luftfahrt des Reichsverkehrsministeriums, die immer wieder den Kampf mit den Parlamenten und ihren Abgesandten zu führen hatten. Sie alle meldeten sich bei Hermann Göring zur Stelle, als der Führer die nationalsozialistische Bewegung zum Sieg geführt hatte und seinen allzeit getreuen Paladin zum ersten Reichsminister der Luftfahrt berief. Noch war die Stunde für das Wiedererstehen einer neuen deutschen Luftwaffe nicht reif. Aber alle, die sich in jenen Tagen nach dem 30. Januar 1933 um das Banner Hermann Görings scharten, wußten es: Nun ist vorbei die Zeit, in der wir wehrlos waren.



Als kühner Sport- und Kunstflieger warb der Pour-le-mérite-Flieger Ernst Udet unermüdlich auf unzähligen Veranstaltungen für die Volkstümlichkeit der Fliegerei



Start eines Junkers-Flugzeugs der Deutschen Lufthansa im Jahr 1926 zu einem Langstreckenflug über Rußland — Sibirien nach Asien. Diese fliegerische Leistung war ein starker Beweis für den Lebenswillen der deutschen Luftfahrt



Der Führer, Generalfeldmarschall Göring, Großadmiral Dr. h. c. Raeder und Generaloberst von Brauchitsch schreiten vor dem Stapellauf des Flugzeugträgers „Graf Zeppelin“ in Kiel die Front des Ehrenbataillons ab

Aufbruch der Luftwaffe

1933–1935

„Ich werde diesen Kampf um die Gleichberechtigung Deutschlands zur Luft mit der Leidenschaftlichkeit und Zähigkeit, die man uns alten Nationalsozialisten nachsagt, weiterführen, bis ich weiß: die Sicherheit der deutschen Nation ist erreicht" — ein programmatischer Satz des in der denkwürdigen Nacht des 30. Januar 1933 ernannten Reichskommissars für die Luftfahrt Hermann Göring. Ein Satz, der nirgendwo, auch nicht im Ausland, einen Zweifel darüber lassen konnte, was das letzte Ziel der neuen Führung der deutschen Luftfahrt war: Das Wiedererstehen der deutschen Luftwaffe.

Die ersten beiden Jahre 1933 und 1934 dienten dem inneren Aufbau und der Vorbereitung. Überall wurden die Voraussetzungen in personeller und materieller Hinsicht geschaffen für den Tag, an dem Hermann Göring dem Führer melden konnte: Die deutsche Luftwaffe steht! Wahrhaftig keine leichte Aufgabe, denn auch das nationalsozialistische Deutschland mußte zunächst noch auf die übernommenen außenpolitischen Bindungen Rücksicht nehmen. So mußte sich diese Arbeit unter den argwöhnischen Blicken der ausländischen Beobachter vollziehen, die ständig alles Böse hinter dem Neubau der deutschen Luftfahrt witterten und die dann schließlich doch von der Wucht der Ereignisse peinlich überrascht wurden.

Mit einem kleinen Stab von anfangs nur zwanzig bis dreißig Mitarbeitern ging Hermann Göring ans Werk. Mit der Größe der gestellten Aufgabe wuchs naturgemäß bald der Umfang der Behörde, die schon im Mai 1933 vom Reichskommissariat für die Luftfahrt zum Reichsluftfahrtministerium erweitert wurde. Alle Belange der Luftfahrt und des zivilen Luftschutzes, früher bei einer Unzahl verschiedener Dienststellen zersplittert, waren nun in einer Hand vereinigt. Durch klare und weitschauende organisatorische und gesetzgeberische Maßnahmen wurde neben der allgemeinen inneren Verwaltung eine eigene Reichsluftfahrtverwaltung geschaffen. Ein nie geahntes Aufblühen aller Zweige der zivilen Luftfahrt setzte ein, im Luftverkehr wie im Flugsport, in der Forschung wie in der gesamten Industrie. Zugleich war dieser unerhörte Aufbau aber auch der Tarnmantel für die Vorbereitungen zur Begründung einer Luftwaffe. Bei den älteren Wehrmachtteilen, Heer und Kriegsmarine, handelte es sich nur darum, sie von einer materiellen und zahlenmäßigen Knebelung zu befreien, die Luftwaffe aber mußte aus dem Nichts entstehen. Das kennzeichnet schon zur Genüge die ungeheuren Schwierigkeiten, die zu meistern waren. Und die auch gemeistert wurden.

In einem geradezu unvorstellbaren Arbeitstempo entstanden die Grundlagen für eine Luftwaffe. Die vorhandenen Werke der Flugzeug-, Flugmotoren- und Zubehörindustrie, mit den Augen von heute betrachtet nur winzige Keimzellen, wurden allmählich ins Gigantische erweitert. Zweigwerke und Filialen entstanden. Aber auch frischem Unternehmungsgeist wurde der Weg geebnet, neue Firmennamen wurden bald bekannt, verwandte Industriezweige, wie Lokomotivfabriken und Schiffswerften, öffneten dem Flugzeugbau ihre Pforten. Von allen Seiten strömten die Konstrukteure, Ingenieure und Arbeiter in die Werke, neu für die Luftfahrt gewonnene Kräfte neben manchem, der früher in der Notzeit der deutschen Luftfahrt hier seinen Arbeitsplatz verloren hatte und der nun vertrauensvoll wieder zu seinem Beruf zurückkehrte.

Hand in Hand mit der Ausweitung der Industrie ging der Wiederaufbau der deutschen Luftfahrtforschung, die auf das gröblichste vernachlässigt worden war. Die Forschung ist und bleibt die unerläßliche Vorbedingung für jede erfolgreiche Luftfahrt. Die vorhandenen Forschungsstätten wurden mit den dringend benötigten neuzeitlichen Geräten ausgerüstet, neue Institute wurden ins Leben gerufen, der gegenseitige Erfahrungsaustausch wurde in fruchtbare Bahnen gelenkt.

An allen Ecken und Enden des Reiches entstanden neue Flugplätze mit Einrichtungen der Flugsicherung, Wetterwarten, Funkstationen. Die schon in Betrieb befindlichen Häfen wurden ausgebaut. Ein engmaschiges Netz der Bodenorganisation bis in alle Einzelheiten überzog bald das ganze Reich — es entstand ein Flughafen Deutschland.

Vor allem aber kam es darauf an, fliegende Besatzungen und Bodenpersonal in genügender Anzahl auszubilden und in dieser Ausbildung ein Höchstmaß an Leistungsfähigkeit zu erreichen. Diesem Ziel diente auch die Neugliederung des deutschen Flugsportes, die Zusammenfassung aller Kräfte auf diesem Gebiet in einem Deutschen Luftsportverband. In die Segelfluglager, zu den Motorflugschulen und in die Werkstätten drängte nun die deutsche Jugend, aufgerüttelt durch den Weckruf Hermann Görings: Das deutsche Volk muß ein Volk von Fliegern werden! In die Führerstellen der deutschen Luftfahrt rückten die alten Flieger ein, die Männer der Jagd- und Bombengeschwader des Weltkrieges, die Männer der Lufthansa und der Verkehrsfliegerschule. Bis dahin verstreut in die mannigfachsten Berufe, waren sie nun wieder alle zur Stelle, die ihre Liebe zur Fliegerei lange bittere Jahre im Herzen getragen und nicht verloren hatten. Hinzu kamen bewährte Offiziere des Heeres und der Kriegsmarine, sie mußten in dieser Tarnzeit das Ehrenkleid des Offiziers ablegen, aber im Innern blieben sie um so mehr und stärker Soldaten. Das Vorbild Hermann Görings, seine leidenschaftliche und alle mitreißende Energie schweißte diese Männer zu einem stählernen Block zusammen. Sie leiteten von der zentralen Kommandobehörde aus den Aufbau, sie waren auf das ganze Reich verteilt als die verantwortlichen Befehlshaber der immer zahlreicher werdenden Stützpunkte, die unter den verschiedensten Decknamen in Erscheinung traten.

„So strömte aus der ganzen Sehnsucht des Herzens und aus der Liebe zu unserer Waffe die unerhörte Arbeitskraft, die zur Lösung dieser gigantischen Aufgaben notwendig war. Dann kam der Tag, an dem wir nicht mehr zu schweigen brauchten, der 1. März 1935. Und wir können es wirklich sagen: Wie aus der Asche einst der Vogel Phönix emporstieg, so stieg die neue deutsche Luftwaffe empor. Wenn auch noch in bescheidenen Grenzen, war sie doch schon stark genug, um als Risikoflotte den weiteren Aufbau zu sichern und die Verkündung der allgemeinen Wehrpflicht durch den Führer vorzubereiten." — Worte, gesprochen an einem „Tag der Luftwaffe" von ihrem Oberbefehlshaber und Schöpfer, dem „Scharnhorst der deutschen Luftwaffe", Hermann Göring.

Traditionsnamen in der deutschen Luftwaffe

Wie die deutsche Luftwaffe aus dem Zusammenklang der ruhmreichen Überlieferungen des Weltkriegs und der unvergeßlichen Taten unserer großen Kriegsflieger mit dem Wiederaufstieg unseres Volkes unter dem siegreichen Banner des Nationalsozialismus entstanden ist, so finden diese beiden Ursprünge auch in den Traditionsnamen unseres dritten Wehrmachtteils im Geiste innerer kameradschaftlicher Verpflichtung ihren Ausdruck. Unter den Jagdgeschwadern führt eines den Namen „Richthofen" nach dem größten Jagdflieger des Weltkrieges, ein anderes den Namen „Horst Wessel" nach dem jungen Helden der nationalsozialistischen Bewegung, und einem dritten wurde der Name Leo Schlageters verliehen, der im Kampf für die Freiheit der Nation fiel. Von den Kampfgeschwadern wurde je eines „Hindenburg", „Boelcke", „Immelmann" und „General Wever" benannt. Eine Aufklärungsgruppe trägt den Namen „Tannenberg", und die ruhmvolle Tradition der Legion „Condor" aus dem spanischen Freiheitskampf lebt in einem Flakregiment und einem Luftnachrichtenregiment fort.

Der Führer in Begleitung des Stabschefs der SA Viktor Lutze bei Übernahme des Geschwaders „Horst Wessel", eines Geschenks der SA an die Luftwaffe

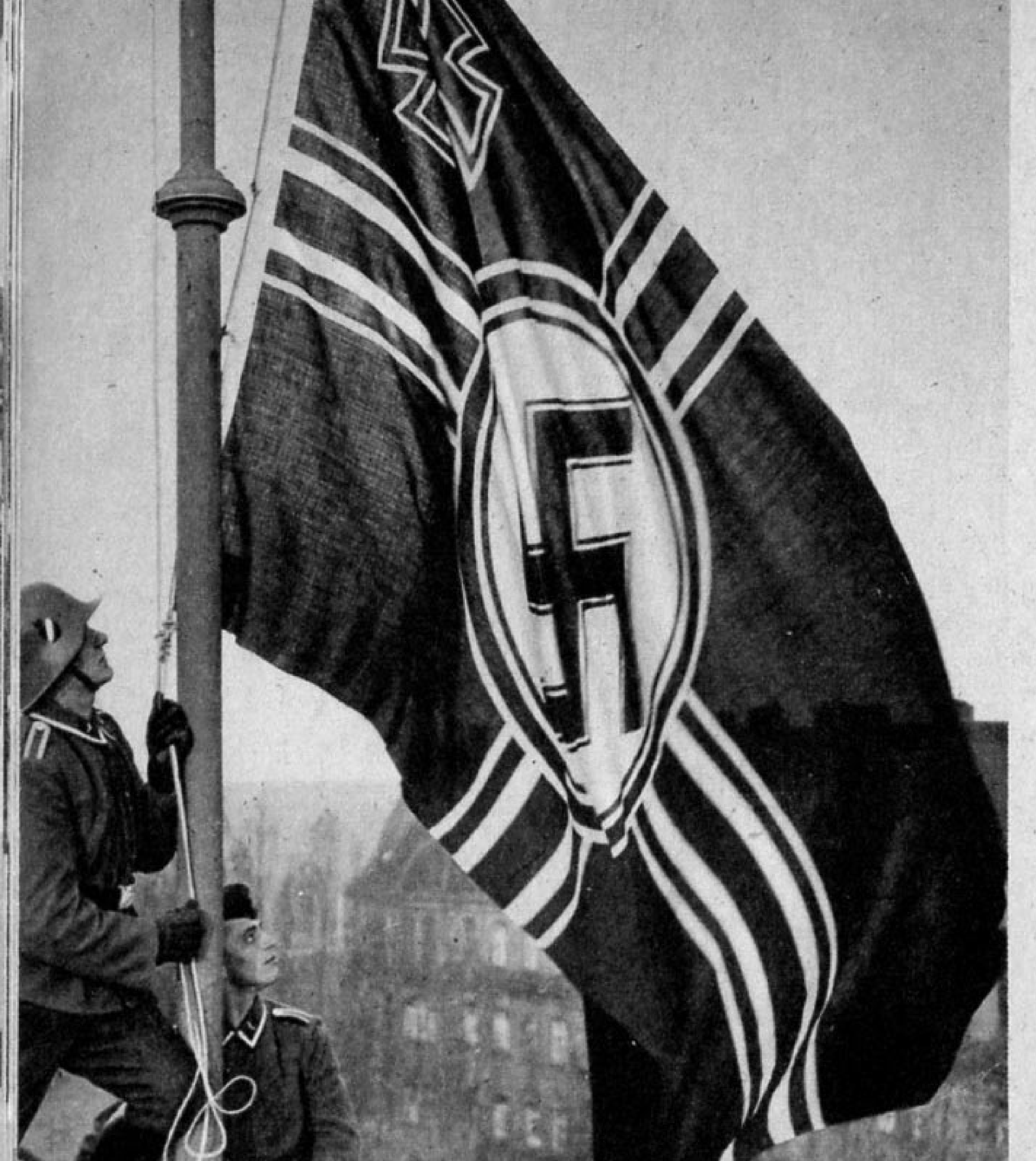




Alarm bei dem ersten deutschen Jagdgeschwader, dem am 14. März 1935 im Gedenken an die ruhmreiche fliegerische Tradition des Weltkriegs die Bezeichnung „Jagdgeschwader Richthofen" verliehen wurde

Eine Staffel des Kampfgeschwaders „Hindenburg", das die Erinnerung an den großen Feldherrn des Weltkriegs in der neuen deutschen Luftwaffe verkörpert





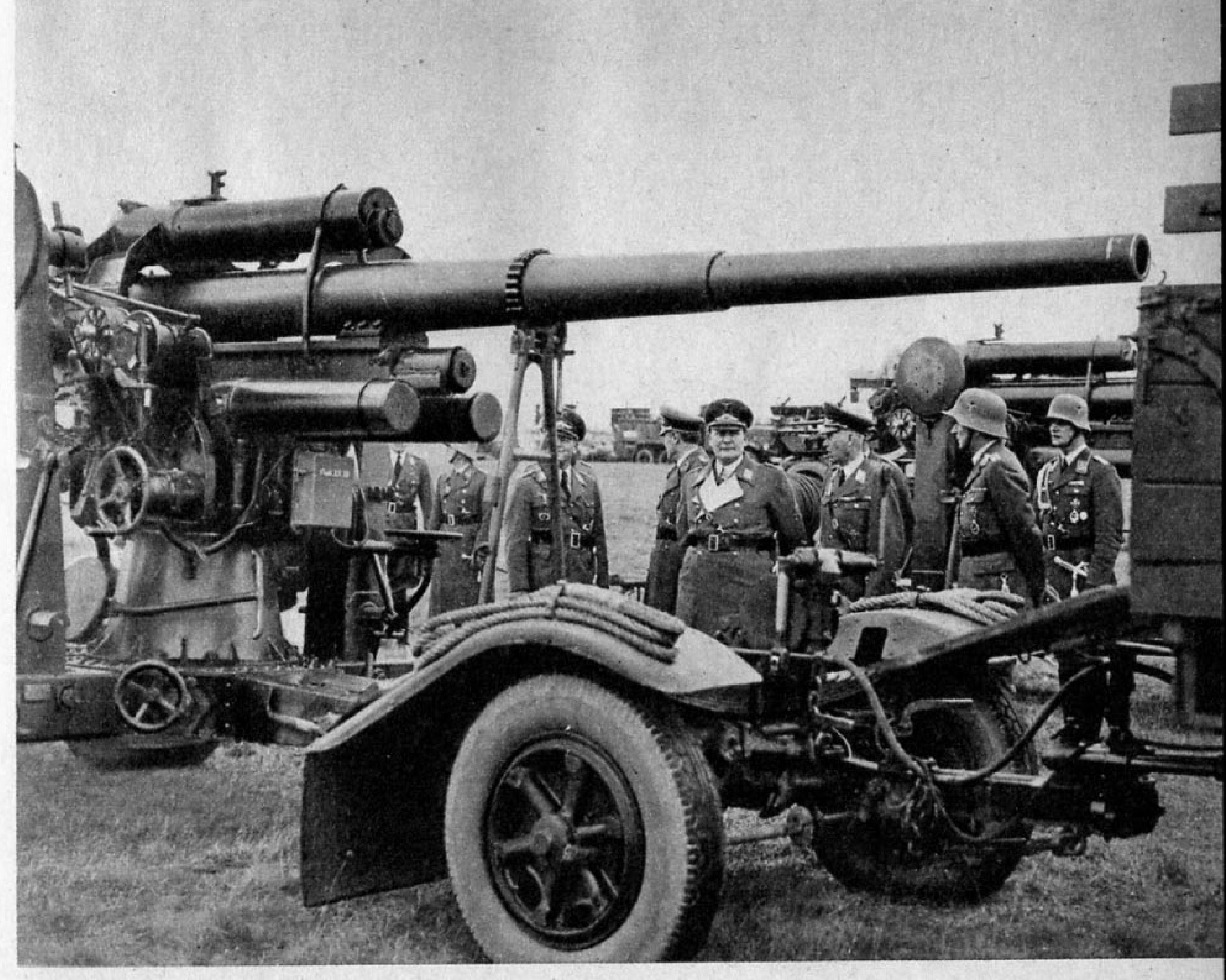
Am 7. November 1935 stieg zum erstenmal auf den Kasernen und Fliegerhorsten der neuerstandenen deutschen Luftwaffe die Reichskriegsflagge, das Symbol der wiedererlangten Wehrfreiheit, am Mast empor

Luftmacht Deutschland

Als im Frühjahr 1935 die bis an die Zähne bewaffneten Mächte des Auslands neue gewaltige Aufrüstungspläne bekanntgaben, als neue Militärbündnisse entstanden, als Frankreich zur Einführung der zweijährigen Dienstzeit schritt, als nirgends mehr in der Welt auch nur die leiseste Spur des so oft heuchlerisch beteuerten Abrüstungswillens zu entdecken war, da nahm sich das nationalsozialistische Deutschland aus eigener Kraft die Gleichberechtigung zur Luft, die ihm lange Jahre hindurch immer wieder unter fadenscheinigen Vorwänden vorenthalten worden war. Auf Befehl des Führers erstand mit dem 1. März 1935 die deutsche Luftwaffe. Daß dies eigentlich nur eine selbstverständliche Abwehr der ständig wachsenden Luftbedrohung Deutschlands war, hatte man zuvor schon sogar im Ausland erkannt. Nur so war die Aufforderung der englischen Regierung an die Reichsregierung vom 3. Februar 1935 zu verstehen, Deutschland möge einem Luftpakt beitreten, der die Vertragspartner verpflichten sollte, ihre Luftstreitkräfte gegen jeden den Frieden störenden Angreifer in der Luft zu gemeinsamen Aktionen zur Verfügung zu stellen. In der deutschen Antwortnote vom 16. Februar wurde erstmalig das Bestehen einer deutschen Luftwaffe dokumentiert. Eines der unwürdigsten und schändlichsten Glieder der Ketten von Versailles war damit gesprengt.

„Die Luftwaffe ist als neuer Wehrmachtteil geschaffen. Sie knüpft an die ruhmreiche fliegerische Tradition des Weltkrieges. Hell leuchtet in ihr der Name des Rittmeisters Freiherrn von Richthofen und seines Jagdgeschwaders. Seinen Sieg- und Kampfeswillen hat als heiliges Vermächtnis der letzte Geschwaderkommandeur der Reichsminister der Luftfahrt, General der Flieger Göring, durch Kampf und Not treu und unerschütterlich gehütet. Seine Tatkraft ließ im Rahmen der neuen Luftwaffe ein erstes Jagdgeschwader erstehen. Diesem Jagdgeschwader übertrage ich heute die Fortführung der Überlieferung des Jagdgeschwaders Richthofen und befehle hierzu: Das Jagdgeschwader führt fortan die Bezeichnung: Jagdgeschwader Richthofen." — Erlaß des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht vom 14. März 1935. Das Wort, das Hermann Göring seinen Kameraden bei der Auflösung des Geschwaders in Aschaffenburg in den dunklen Novembertagen 1918 gegeben hatte, war

Generalfeldmarschall Hermann Göring besichtigt das erste Flakregiment der deutschen Luftwaffe





Vorführungen der Luftwaffe in Nürnberg
Seit dem ersten „Tag der Wehrmacht“ auf dem Reichsparteitag in Nürnberg im Jahre 1935 ist der dritte Wehrmachtteil an diesem alljährlich stattfindenden Appell des Nationalsozialismus beteiligt

eingelöst, sein Gelübde war erfüllt. Und andere Geschwader erhielten die Namen Boelcke und Immelmann, als unlösbares Band zu ruhmreicher Vergangenheit und stolzer Überlieferung. Aber noch ein anderer Name wurde einem Geschwader verliehen: Horst Wessel. Es war das Geschwader, für dessen Schaffung aus den Reihen der SA, der sturmerprobten Kämpfer der nationalsozialistischen Bewegung, die notwendigen Mittel Groschen für Groschen gesammelt wurden. Sichtbares Symbol für den Geist der deutschen Luftwaffe, die niemals vergessen wird, daß es das Hakenkreuzbanner war, unter dem das deutsche Volk den Marsch in die Freiheit antrat, für den Geist, der dies vereinigt: Frontsoldatentum und Nationalsozialismus.

Luftwaffe als neuer Wehrmachtteil. Während des Weltkrieges war die Fliegertruppe auf der deutschen Seite ebenso wie bei den Gegnern nur eine Hilfswaffe für Heer und Marine, die Verwendung auch größerer fliegender Verbände blieb bis 1918 stets unter maßgebender Beurteilung des Erdkrieges. Die Fortschritte der Flug- und Waffentechnik erweiterten nach dem Weltkrieg schnell den Aufgabenkreis der Luftstreitkräfte, ihr Angriffsbereich steigerte sich gewaltig; auch weit hinter den Fronten liegende militärische Ziele rücken durch das neuzeitliche Kriegsflugzeug in das unmittelbare Arbeitsfeld des modernen Strategen. Das Schwergewicht der Luftwaffe verlagerte sich immer klarer erkennbar auf ihren stetigen und planvollen Einsatz im operativen Luftkrieg. Zu Landkrieg und Seekrieg kam neu hinzu diese dritte Kriegsform: der Luftkrieg, der seinen eigenen Gesetzen gehorcht. So stellte sich auch zwangsläufig neben die beiden älteren Wehrmachtteile Heer und Kriegsmarine die Luftwaffe als neuer selbständiger Wehrmachtteil.
In der deutschen Luftwaffe ist alles zu einem einheitlichen Ganzen zusammengeschlossen, was an Mitteln und Kräften zur Verteidigung des deutschen Luftraumes aufgeboten werden kann. Folgerichtig traten so zur Fliegertruppe die Flakartillerie und als weitere Waffengattung die Luftnachrichtentruppe, der Träger des raschen und reibungslosen Zusammenwirkens aller Verbände innerhalb Luftwaffe sowie der Luftwaffe mit den beiden anderen Wehrmachtteilen.



Der erste Chef des Generalstabs der Luftwaffe, Generalleutnant Wever, wurde im Juni 1936 aus erfolgreichem Schaffen durch Fliegertod herausgerissen



Die Vereidigung — der große Augenblick im Leben des Soldaten. Am 7. November 1935 wurden die ersten Rekruten der Luftwaffe vereidigt

Mit offenem Visier konnte nun Deutschland in seiner Rüstung zur Luft alles das nachholen, was lange Jahre zu versäumen bitterer Zwang gewesen war. Kann man Armeen aus dem Boden stampfen? In dem Werden und Wachsen der deutschen Luftwaffe hat diese Frage ihre Bejahung gefunden. Schon im Herbst 1935 bewiesen Flieger, Flakartilleristen und Funker auf großangelegten Manövern, welch hoher Ausbildungsstand erreicht und daß die deutsche Luftwaffe einsatzbereit war. Es konnte für sie keine schönere Anerkennung geben als die Worte des Führers im Oktober auf dem Erntedanktag: „Die deutschen Städte und die schönen Dörfer, sie sind geschützt, über ihnen wacht die Kraft der Nation, wacht die Waffe in der Luft!"

Im Bewußtsein dieses Schutzes und dieser Wache konnte der Führer im März 1936 zur Sicherung der deutschen Westgrenze die Aufhebung der entmilitarisierten Zone verkünden. Zur gleichen Stunde überflogen zum erstenmal Jagdstaffeln der deutschen Luftwaffe den deutschen Rhein, um sich in ihren neuen Horsten niederzulassen.

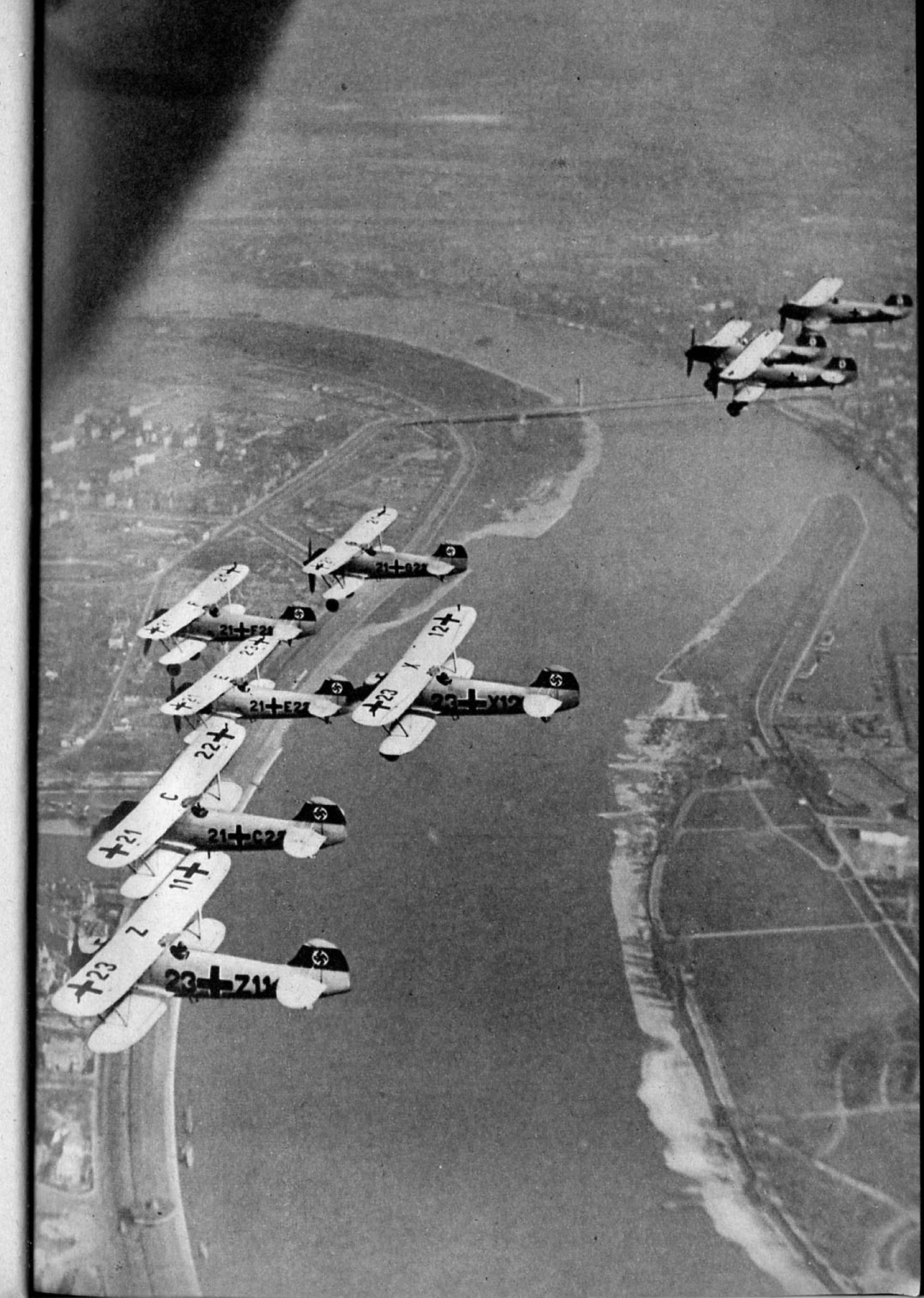
Immer wieder ging durch die Welt das Rätselraten um Zahl, Stärke und Kampfkraft der deutschen Luftwaffe. Unbeirrt durch phantastische Deutung wie lügnerische Herabsetzung wurde in unserer Luftwaffe weitergearbeitet. In aller Stille, nach alter deutscher Soldatenart und dem Grundsatz: zu handeln und der Allgemeinheit nur dann von diesem Handeln Kenntnis zu geben, wenn es wirklich nottut. Für das deutsche Volk war es dabei gewiß ein beglückendes und beruhigendes Gefühl, den Alltag in der deutschen Luftwaffe eingekehrt zu wissen und diese Luftwaffe als selbstverständlichen Schutz des deutschen Luftraums ansehen zu dürfen. Und jeder sah ja, wie überall im Reich neue Fliegerhorste und Garnisonen entstanden, wie die Geschwader immer zahlreicher und wuchtiger über deutsches Land hinwegbrausten, wie sich die Luftfahrtwerke ausweiteten und in diesen Schmieden der Luftwaffe rastlos an der Fertigung der besten Flugzeuge und Motoren gearbeitet wurde. Darum wußte auch jeder, daß das stolze Wort Hermann Görings nur die lautere Wahrheit war: Die deutsche Luftwaffe ist die zahlenmäßig stärkste, die mit dem modernsten Gerät ausgerüstete und die einsatzbereiteste Luftwaffe der Welt.

Fern der Heimat kämpften um diese Zeit schon seit 1936 Freiwillige der deutschen Luftwaffe in den Reihen der Legion „Condor" für das nationale Spanien; dies erbitterte Ringen wurde zu einem eindeutigen Beweis für das fliegerische und soldatische Können wie für die Güte des Geräts in der deutschen Luftwaffe.

Die Meilensteine im großdeutschen Freiheitskampf: Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Reich — Befreiung unserer sudetendeutschen Brüder — Errichtung des Protektorates Böhmen und Mähren — Heimkehr des Memellandes. An diesem historischen Geschehen hatte die deutsche Luftwaffe hervorragenden und entscheidenden Anteil. Nicht nur, daß sie im Einsatz bei allen damit verbundenen militärischen Operationen immer wieder ihren hohen Leistungsstand und ihre entschlossene Bereitschaft unter Beweis stellte, bedeutungsvoller wohl war noch dies: Die Tatsache allein schon, daß unsere Luftwaffe da war und daß sie in dieser imponierenden Stärke und Schlagkraft in Erscheinung trat, legte den unverantwortlichen Kriegshetzern in aller Welt doch einige Fesseln an und hinderte sie, ihr trauriges Handwerk allzu schrankenlos zu betreiben. So trug die deutsche Luftwaffe in diesen Monaten der Spannung zu einem gerüttelt Maß dazu bei, daß die Vernunft zunächst die Oberhand behielt und der Frieden in Europa nicht damals schon leichtfertig zerstört wurde.

Eine frühere Zeit prägte das Wort: Si vis pacem, para bellum! Wenn du den Frieden liebst, rüste zum Krieg! Deutschland, das deutsche Volk und sein Führer lieben den Frieden. Darum wandelten sie das Wort von einst ab: Wenn du den Frieden liebst, dann schütze ihn! Unter diesem Zeichen des Schutzes des Friedens standen im Jahre 1939 die Befehle des Führers und seines Feldmarschalls an die Luftwaffe, die ihr zugleich die endgültige organisatorische

Freiheitsflug über dem deutschen Rhein. In der gleichen Stunde, in der am 7. März 1936 der Führer die Aufhebung der entmilitarisierten Zone im Westen verkündete, überflogen zum erstenmal Jagdstaffeln der deutschen Luftwaffe den Schicksalsstrom unseres Reiches





Nach der Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Reich. Generalfeldmarschall Göring bei den Jagdfliegern in Wiener-Neustadt

Unten links: Auch das Sudetenland ist erlöst. Begeistert bewundern die befreiten deutschen Volksgenossen ein Flakgeschütz

Rechts: Böhmen und Mähren Protektorat des Großdeutschen Reichs. Deutscher Fliegerposten vor einem der sichergestellten tschechischen Flugzeuge



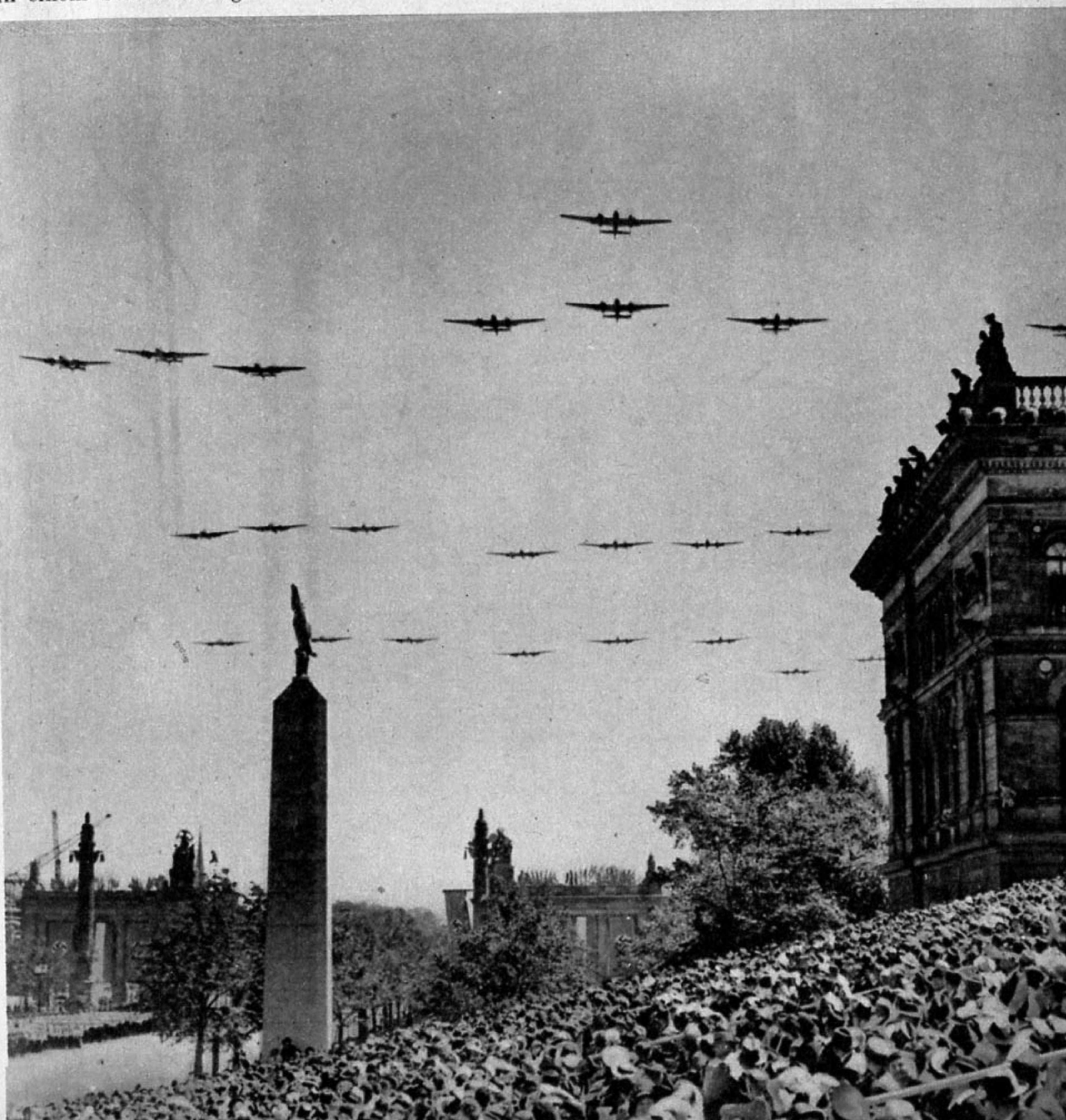


Gestalt gaben. Die Nachrichten aus England ließen trotz Münchner Abkommen und feierlicher Beteuerungen keinen Zweifel zu, daß die Kriegstreiber an der Themse nur das eine Ziel kannten: die Vernichtung Deutschlands. Darum wurde in der deutschen Luftwaffe mit dem 1. Februar 1939 die schärfste Konzentration aller Kräfte durchgeführt. Es wurden drei Luftflotten Ost, Nord und West gebildet, und eine weitere personelle und materielle Vermehrung diente der Verstärkung der Einsatzbereitschaft und Schlagkraft der deutschen Luftwaffe. Und nach der Errichtung des Protektorates Böhmen und Mähren entstand eine vierte Luftflotte Südost, wiederum ein gewaltiger Stärkezuwachs der deutschen Luftwaffe, der sogar die bisherigen Aufbauabsichten weit überstieg.

Die westlichen Plutokratien haben geglaubt, sich über die immer wiederholten aufrichtigen Mahnungen des nationalsozialistischen Deutschlands hinwegsetzen zu können. Nicht zuletzt die Luftmacht Deutschlands erteilte diese Mahnungen. Es kam die Stunde, in der der Führer die Parole ausgeben mußte: Kampf und Sieg.

Freudig folgte die Luftwaffe diesem Befehl. Sie kämpfte und siegte.

Aufmarsch der deutschen Luftmacht. Große Luftparade über der Ostwestachse in Berlin an einem Staatsfeiertag



Das Gesicht des Fliegers

Diese Männer brauchten keine blaugraue Uniform anzuhaben, damit man ihnen den Flieger ansehe — der Dienst hat im Gesicht des Fliegers einen eigenen Ausdruck geprägt. Selbstverständlich sehen die „Schwarzen Jungs" aus den Werfthallen anders aus als die Funker oder die „Wetterfrösche" und erst recht anders als die Männer am Steuerknüppel, die Aufklärer, die Jäger, die Stukaführer, die aus den großen Kampfflugzeugen. Aber allen gemeinsam ist die Begeisterung für die Technik, ein Verwachsensein mit diesen herrlichen schnellen Flugzeugen, das zweifellos schon in den Jungen gesteckt hat, ehe sie zur Waffe kamen. Ein guter Flieger muß zugleich eine feinfühlige Hand für das Herz seiner Maschine haben, muß sein Flugzeug meistern können wie ein gutes Pferd, muß selbständig und entschlossen in hundert Situationen des Kampfes entscheiden, aus eigenem Mut und eigenem taktischen Wissen heraus handeln können und muß — aber das ist ja völlig selbstverständlich — seinen Kampfgenossen an Bord und in der Halle stets ein guter verläßlicher Kamerad sein. Wenn der Mann in der MG-Kanzel, der Funker am Peilgerät nicht wüßten, daß sie sich auf ihren Flugzeugführer voll verlassen könnten, wenn die einzelnen Männer einer Staffel ihrem Staffelkapitän nicht blindlings folgen könnten, auch in den Tod, einfach weil sie seinem Können und seiner Persönlichkeit glauben, dann wäre unsere Luftwaffe nicht jener Taten fähig, die sie bis heute bereits an allen Fronten ihres Einsatzes geleistet hat.

Fliegen ist Gemeinschaftsleistung. Mit dem Schicksal der Kameraden oben in der Luft fühlen sich alle Männer des Fliegerhorstes verbunden

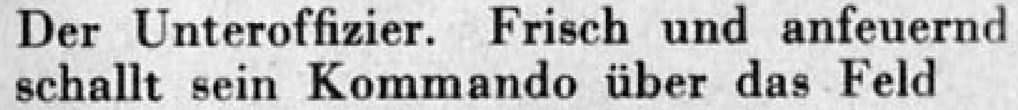




Der Hauptfeldwebel – die „Mutter der Kompanie"



Der Jagdflieger



Der Unteroffizier. Frisch und anfeuernd schallt sein Kommando über das Feld



Der Funker, dem Morsezeichen lauschend, verkörpert höchste Aufmerksamkeit



Männer der leichten Flak — bis ins letzte aufeinander eingespielt in Wachbereitschaft und Treffsicherheit





Der Kommandeur

Unten: Posten vor Gewehr. Ein Bild straffster soldatischer Haltung

Rechts: Der Flieger über Küsten und Meer muß auch das Zeug zu einem tüchtigen Seemann in sich haben



„Franz“ und „Emil“, Flugzeugführer und Beobachter, an Bord ihrer Maschine — eine unzertrennliche Flieger- und Schicksalsgemeinschaft





Der „Landser". Bereits den Weltkrieg hat er im vordersten Graben mitgemacht



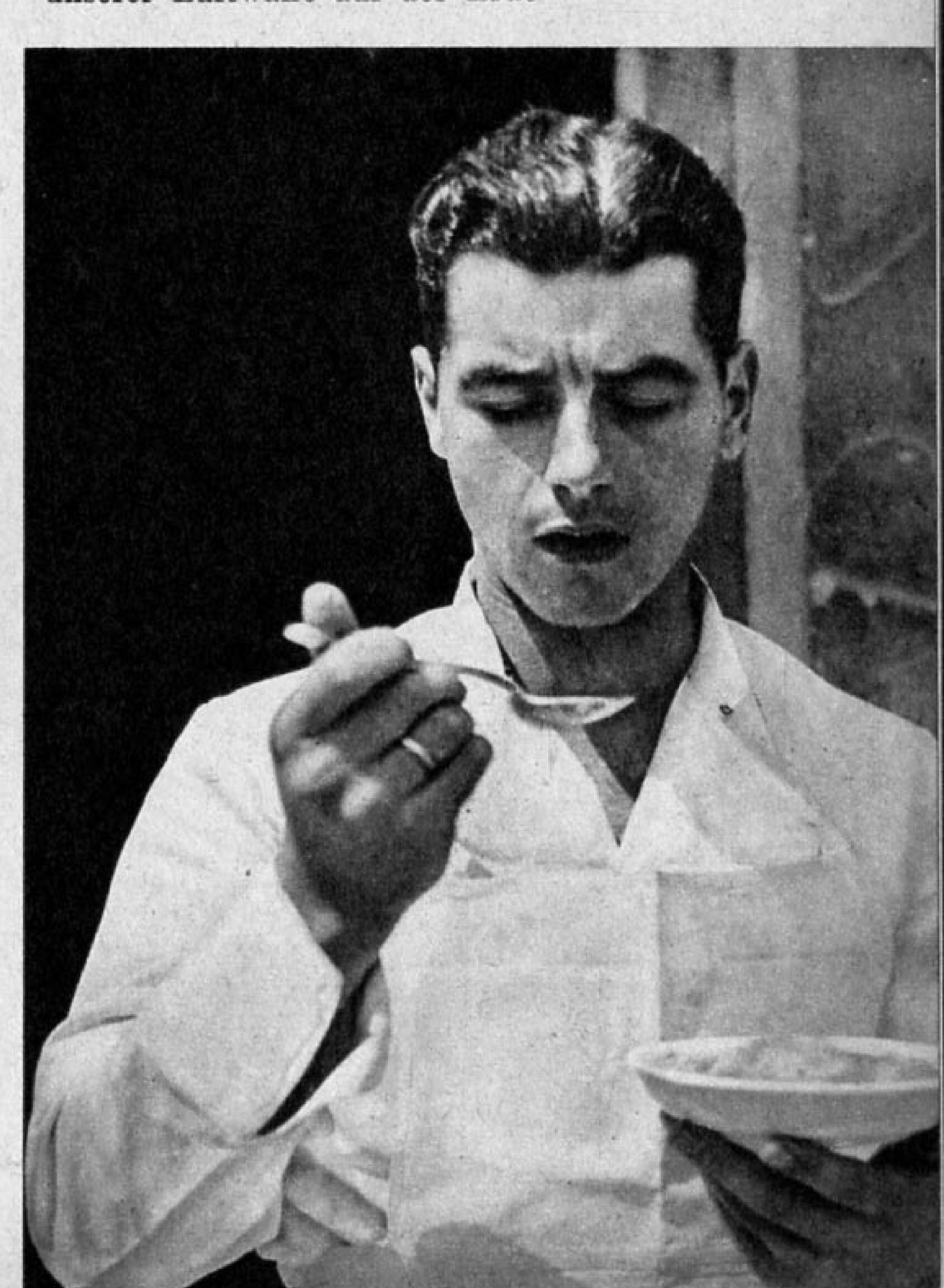
Der Kradfahrer, der schnelle Kurier unserer Luftwaffe auf der Erde

Links: Einer unserer „Schwarzen Jungs"

Rechts: Der Küchen-Unteroffizier, ein vielbeliebter Mann mit einer schmackhaften Tätigkeit

Der Handwerker





Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe

Generalfeldmarschall Göring

am Tage der Luftwaffe 1939

An die deutsche Jugend!

Der 1. März ist ein Ehrentag der deutschen Luftwaffe. Er ist ein Gedenktag für die ganze deutsche Nation, denn heute vor vier Jahren kreisten die ersten deutschen Flugzeuge unserer neugeschaffenen Luftwaffe über unser Land, jubelnd begrüßt von dem Volk, das in langer Knechtschaft aufs bitterste gespürt hat, was es bedeutet, inmitten einer hochgerüsteten Welt wehrlos zu sein. Arbeitslosigkeit, Verelendung der Massen, unermeßliche Tributzahlungen. Kein Kulturvolk hat in seiner Geschichte je eine härtere Lehrzeit erlebt und durchschritten als das unsere. Der 1. März 1935 verkündete dem deutschen Volk und aller Welt: Der Führer hat in kühner Entschlossenheit den wehrpolitischen Schlußstrich unter die politische Schmach von 1918/19 gezogen. Er hatte ein scharfes Schwert geschmiedet, damit das deutsche Volk seine unveräußerliche vitale Lebenskraft von selbst zu wahren vermag.

Seit jenem denkwürdigen Tage habe ich, der Absicht des Führers folgend, mit meinen Mitarbeitern die modernste Luftwaffe, die eine Nation besitzen kann, in beschleunigtem Tempo aufgebaut. In enger Verbundenheit mit den anderen Wehrmachtteilen haben wir Männer der Luftwaffe den Ehrenschild geschaffen, unter dessen Schutz sich jetzt die deutsche Arbeit ungestört entfalten und entwickeln kann. Und wie wäre es dem Führer möglich gewesen, die deutsche Ostmark trotz der Mißgunst weiter Kreise des Auslandes ins Reich heimzuführen und mit der Gründung Großdeutschlands den Traum vieler Generationen zu erfüllen? Wie hätten ohne Schwertstreich die sudetendeutschen Volksgenossen aus Unterdrückung und Terror befreit werden können, wenn er nicht zuvor in seiner genialen staatsmännischen Voraussicht die Kraft der Nation für den Aufbau einer umfassenden Reichsverteidigung eingesetzt hätte? Die Stärke Deutschlands, vor allem aber in der Luft, hat jene Angriffslustigen in den schicksalsschweren Tagen der Vorjahre zur äußersten Vorsicht gemahnt.

Ich bin stolz darauf, daß die deutsche Luftwaffe der schöpferischen Staatskunst des Führers als schlagkräftiges Instrument gedient hat. Ich weiß auch, daß gerade unsere herrliche Waffe bei allen Überlegungen kriegslüsterner Auslandsdemagogen eine sehr bemerkenswerte Rolle gespielt hat und weiterhin spielen wird. Dem Starken raubt man nicht so leicht den Frieden, wie einst dem Schwachen. Es wäre daher falsch, sich mit den erreichten Erfolgen zufrieden zu geben. Das würde Rückschritt bedeuten; denn wir dürfen uns darüber nicht täuschen, die weltpolitische Lage ist verworren und reich an Spannungen. Die jüdischen Hetzer und profitgierigen Kriegstreiber ziehen über Ozeane und Kontinente und verwirren den Sinn der Völker. Es vergeht in der letzten Zeit kaum eine Woche, ohne daß wir durch gehässige Verleumdungen irgendeines ausländischen Politikers daran erinnert werden, wie häufig unsere friedliche Arbeit und gerechtes Streben auf sachlich und moralisch unbegründete Feindschaft stößt.

Zu alledem hat ein Rüstungsfieber die großen Staaten erfaßt. Einst, als Deutschland noch waffenlos war, lehnten sie die ehrlich gemeinten Vorschläge des Führers zur Rüstungsbegrenzung ab. Jetzt aber bemühen sie sich, uns Deutsche für ihre ungeheuren Rüstungsausgaben verantwortlich zu machen. Der notwendige weitere Ausbau unserer Luftwaffe erstreckt sich nicht allein auf die Beschaffung zusätzlichen Materials. Diese Frage läßt sich leichter lösen, zumal wir über sehr große Werkstätten verfügen, die uns mit erstklassigen Geräten und Maschinen versorgen, die heute in der ganzen Welt einen großen Ruf haben. Die vielen Rekorde und Höchstleistungen sprechen für die Qualität unseres Materials. Entscheidend ist und bleibt auch hier allein der Einsatz des Menschen.

Noch so gutes Material, noch so hervorragende Flugzeuge sind wertlos, wenn sie nicht von Männern von unerschrockenem Herzen und fester Hand bedient werden. Das gilt besonders für die Luftwaffe. Keine Waffe braucht Kühnheit, Begeisterungsfähigkeit und Stärke des Charakters notwendiger als die unsere. Sie erfordert ganze Kerle. Unsere Waffe ist jung, und sie braucht Jugend. Nirgendwo bietet sich einem Freiwilligen in höherem Grade die ersehnte Gelegenheit, die Tugenden des Mannes zu üben, opferbereiter Nationalsozialist zu sein und in Pflichterfüllung bestes deutsches Soldatentum zu entwickeln und zu bewahren. Ich bin glücklich darüber, daß die Besten aus der jungen Mannschaft des Volkes immer wieder zu den Formationen meiner Luftwaffe drängen. Ich kann und will nur Freiwillige haben. Die Sehnsucht, fliegen zu können, lebt heute in jedem kernigen deutschen Jungen, so wie diese Sehnsucht uns einst durch Jahrtausende beseelt hat. Sie ist groß, sehr viel größer, diese Sehnsucht, als die ältere Generation vielleicht ahnt. Ich habe diese Sehnsucht stets gekannt. Sie hat die deutsche Jugend zur Segelfliegerei getrieben selbst in den Jahren der deutschen Schmach und Schande, als Materialismus und eitle Gewinnsucht sich ausbreiteten. Wie oft habe ich die deutsche Jugend in ihrer frischen Begeisterung beim Segelfliegen beobachtet, auf der Insel Sylt, in der herrlichen Landschaft der Rhön oder über den weißen Dünen der Kurischen Nehrung. Man spricht mir von Gefahren und von Opfern, die der Fliegerdienst in der Luftwaffe fordert. Gewiß, Gefahren sind vorhanden, wo aber wären sie im Zeitalter der Technik nicht? Man denke nur an den starken Verkehr unserer Großstädte. Gesunde Jugend trotzt solchen Gefahren, und der Umfang der Gefahr wird ja auch sehr oft übertrieben. Führernachwuchs und Führerauslese sind für die Luftwaffe besonders wichtig. Flieger werden ist nicht das Vorrecht irgendeiner Gesellschaftsschicht.

Ich habe stets besonderen Wert darauf gelegt, ein Offizierkorps zu haben, das sich in die nationalsozialistische Volksgemeinschaft einfügt und in enger Tuchfühlung mit den Volksgenossen bleibt. Darum ist die Offizierlaufbahn in der Luftwaffe dem Nachwuchs aller Volksschichten gleichermaßen offen, besonders aber denen, die sich durch Kühnheit und Einsatzbereitschaft auszeichnen und damit wettmachen, was sie da und dort auf der Schulbank vielleicht nicht mitbekommen haben. Bei mir entscheidet nicht das Wissen, sondern der Kerl allein. Entscheidend ist, ob der junge Mann ein ganzer Kerl ist. Kann er etwas leisten, besitzt er Charakter? Das sind die Fragen, wie wir sie stellen werden. Wenn dann noch die notwendigen gesundheitlichen Voraussetzungen selbstverständlich gegeben sind, steht seiner Aufnahme nichts mehr im Wege.

Nirgends gibt es eine frohere und engere Kameradschaft als in den Standorten der Luftwaffe. Die Aufstiegsmöglichkeiten sind für Offizieranwärter, wie ich eben schon sagte, und für junge Offiziere außerordentliche. Die Fliegerei bringt es mit sich, daß hier das Vorwärtskommen schneller ist als in anderen Waffen. Technisch Interessierte oder Veranlagte können sogar besonders vielseitige Entwicklungsmöglichkeiten im Rahmen der Luftwaffe finden. Wenn ich heute vergleiche die Werbungen, wie sie in manchem anderen Lande für die Luftwaffe geschehen, und wenn ich lese, wie immer nur von materiellen Dingen die Rede ist und wie hier dem einzelnen alles mögliche an irdischen Gütern versprochen wird, so kann ich mich nicht auf diese Plattform begeben.

Bei uns entscheiden nicht die irdischen Güter, sondern bei uns entscheiden allein die Ehre und der Ruhm und der Dienst für das Vaterland. Unsere schöne stolze Waffe wird stets die Begeisterung unserer wehrfähigen Jungmannschaft entfachen. Wieviel Gesuche von Jungen erhalte ich an jedem einzelnen Termin, die bei ihrem kühnen Streben, Flieger zu werden, auf irgendwelche Schwierigkeiten oder auf Unverständnis und unnütze Befürchtungen im Elternhaus stoßen. Ich lasse solche Gesuche stets genauestens prüfen. Ich bin bereit zu helfen,

wo hier geholfen werden kann. Auf die jungen freiwilligen Mannschaften meiner Formation bin ich stets besonders stolz. Das Schicksal jedes einzelnen liegt mir am Herzen. Für seine soldatische Laufbahn wird bestens gesorgt. Denn ich brauche die tüchtigsten Kräfte, die die vielseitigen Aufgaben der Luftwaffe erfüllen können.
Und darum möchte ich mich heute mit einem glühenden Appell an die deutsche Jugend wenden, an Euch, Ihr Jungens, die Ihr Flieger werden wollt, an Euch, Ihr Jungens, die Ihr noch zögert und überlegt: Raus aus den Stuben! Kommt zu uns! Bedenkt, daß Ihr damit der stolzesten Waffe angehören dürft, die es gibt. Bedenkt, daß diese deutsche Luftwaffe heute schon der Schrecken unserer Gegner ist und es immer bleiben muß. Wir werden den Vorsprung zu halten und zu wahren wissen. Und darum, weil dieser Vorsprung gewahrt werden muß, und darum, weil es der Mensch ist, der die Leistungen auch hier entscheidet, rufe ich Euch auf. Die Ehre der Nation und Eure eigene verlangt es, dort zu stehen, wo stets der Dienst für das Vaterland am schwersten, damit aber auch am stolzesten und am höchsten ist.
Die Elite der Nation soll in unseren Reihen stehen, nur die Starken im Charakter, nur die, die sich höchsten Ruhm erwerben, denn höchster Ruhm winkt ihnen. Denkt an die Namen eines Richthofen, eines Boelcke und wie sie heißen, all die jungen, jugendlichen Helden, einst und heute, der Stolz der Nation. Wie jung waren sie mit ihren siebzehn, achtzehn, zwanzig Jahren, und doch, was galten sie schon ihrem Volke! Was für kühne Taten vollbrachten sie schon damals! Und das, meine Jungens, könnt Ihr genau so, wenn das Vaterland Euch rufen wird. Es ist noch ein ritterlicher Kampf dort oben in den Wolken, an der Sonne. Man muß aber die Kühnheit im Herzen tragen. Wenn man diese Kühnheit im Herzen trägt und verbindet mit Können und in einem unermüdlichen Eifer fleißig lernt und wieder lernt, jeden einzelnen Hebel am Flugzeug zu bedienen und das nötige Verständnis für das Fliegen aufbringt, dann weiß ich nicht, was es Schöneres geben kann als Flieger. Es ist ein königliches Gefühl, wenn Ihr durch die Lüfte dahinbraust und wißt: Unter Euch liegt Deutschland, das Ihr schützt. Und auf Euren Schutz, auf Eure starke Seele kommt es an, daß diesem Deutschland das kostbarste Gut bewahrt bleibt: der Friede!
Und darum wende ich mich heute auch an die Eltern. Seid nicht zaghaft! So viele Volksgenossen haben ihre Söhne dieser Waffe gegeben, und wenn auch dieser und jener geblieben ist, so wußten die Eltern: es hat sein müssen. Sie gaben ihr Bestes dem Vaterlande. Und so ist es zu allen Zeiten gewesen. Und wenn Deutschland aus dieser tiefen Nacht von Not und Elend, Schmach und Schande wieder emporgestiegen ist zur Höhe, dann darum, weil wir jetzt endlich wieder Deutsche geworden sind und jene Tugenden wieder als die höchsten achten, die uns zu allen Zeiten so stark gemacht haben.
Hemmt nicht Eure Kinder und Eure Jungens, sondern glaubt daran, daß es für sie und für Euch das schönste ist, diese tausendjährige Sehnsucht der Menschen, fliegen zu können, wahrmachen zu dürfen.
Ich zweifle keinen Augenblick daran, daß ich mich auch in Zukunft bei dem weiteren Aufbau und Ausbau der Luftwaffe auf die volle Begeisterungsfähigkeit unserer Jugend verlassen kann wie ebenso auf das Verständnis der Eltern. Junge deutsche Mannschaft hat einst in schwerster Zeit aus eigenem Antrieb für des Vaterlandes Größe gekämpft und keine Opfer gescheut. Diese heroische Tradition lebt in dem nationalsozialistisch erzogenen deutschen Nachwuchs stärker und bewußter denn je zuvor. In ihren Adern fließt das gleiche Blut, in ihren Herzen wohnt der gleiche Geist.

Ich glaube an die sieghafte Kraft unserer Jugend!

Ich glaube an die Unüberwindlichkeit der deutschen Luftwaffe!

Legion „CONDOR" an die Front!



Bürgerkrieg in Spanien! — Was hat er mit der deutschen Luftwaffe zu tun? Die Antwort: Unmittelbar nichts! Und dennoch: Er ist in der Geschichte der jungen deutschen Luftwaffe ein Zeitabschnitt von Bedeutung und bleibt der Nachwelt ein Mahnmal für Bewährung deutscher Flieger, Funker und Kanoniere. Auch im blutigen Ernst! Gerade dann! Die Männer der neuerstandenen Luftwaffe des Generalfeldmarschalls Göring im Reiche Adolf Hitlers fürchten weder Tod noch Teufel. Nicht nur das: sie suchen den Kampf, sie wollen ihr Können messen.
Als die Nachricht vom Bürgerkrieg in Spanien die Lande durchlief, da stand der Wunsch in den Hirnen und Herzen der Jungen: „Könnte ich doch auch dabei sein!"
Es wird wohl gemunkelt: „Deutsche Freiwillige sind unten." — Doch niemand weiß etwas Genaues. Man versucht eine freiwillige Meldung — man wartet: Wünsche — Hoffnungen — Enttäuschungen.
Und eines Tages ist wieder einer aus den Reihen der Kameraden verschwunden.
Freiwillig! — Das ist das Hauptwort, das über allem steht. — Das ist der wunderbare Geist des Deutschen zum Einsatz des ganzen Kerls, auch des Lebens — freiwillig!

*

86 deutsche Freiwillige unter Führung des Majors Frhr. v. Scheele ziehen über das Meer nach Spanien.
Junkers-Flugzeuge verlassen den deutschen Luftraum über des Reiches Südgrenze — über die Alpen, über das Mittelmeer.
Unbekannte Männer, Zivilisten, ziehen freiwillig in den Kampf. Wer weiß um ihr Tun? — Wer wird je von ihrem Einsatz hören? — Verschwiegen folgen sie einem inneren Befehl: freiwillig!

*

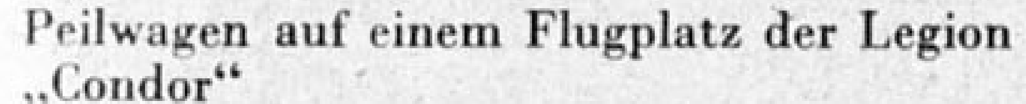
Wie war die Lage um die Mitte des Jahres 1936?
Die innerpolitischen Auseinandersetzungen in Spanien spitzen sich derart zu, daß es nach den Siegen der Linken, der Schlappheit der Mittel- und der rechten Parteien zu einem Chaos kommt. Aus den ordnungserhaltenden Kreisen des Militärs bilden sich Widerstandszentren im nördlichen Raum um Zaragoza und im südlichen Raum um Sevilla.
Die Schar der „Nationalen" ist klein, dennoch wagt sie den Kampf, der fast aussichtslos erscheint.
Wenn aber General Franco mit seinen marokkanischen Truppen aus Tetuan auf das europäische Festland kommen könnte, dann, ja dann wäre noch etwas — alles zu hoffen.
Der Seeweg wird jedoch von der roten Flotte gesperrt. So bleibt nur der Luftweg. Franco



wendet sich an Deutschland um Hilfe. Sein Ruf verhallt nicht ungehört.
86 deutsche Freiwillige sind die ersten Helfer. Mit Feuereifer gehen sie an die gewaltige Aufgabe, Truppenmassen auf dem Luftweg zu befördern. Sie bringen Francos Kerntruppe, die Moros, die Söhne des afrikanischen Wüstensandes, aufs europäische Festland, damit die Vereinigung zwischen den beiden Widerstandszentren gelingt. Das Unterfangen und die Leistung sind wohl einzig dastehend:
am 7. August 1936 sind 600 Mann mit Gewehren, Munition und Gepäck übergeführt;
am 8. August 1936 sind es 1300;
am 9. August 1936 sind es 1600 und eine Batterie leichter Feldgeschütze;
Anfang September sind von dem nur 42 Mann starken Verband der Ju-Staffel befördert: 8999 Soldaten, 44 Geschütze, 90 MG's, 137 660 kg Bomben, Granaten und Munition.
Während dieses Transport-„Geschäftes", das von Männern der Luftwaffe geleistet wird, sind auch deutsche Freiwillige des Heeres und der Marine eingetroffen. Die Marine stellt Spezialisten, Artillerie-Minentechniker und Funker, das Heer eine Panzergruppe, von der Spanier zunächst am Panzer, später an der Pak und an Flammenwerfern ausgebildet werden.
Die deutschen Helfer greifen, wenn auch mit geringen Mitteln, kräftig zu, am wirksamsten die Flieger. Denn außer dem Transport von Francos Afrikanern weisen zwei „Zwischenspiele" den zukünftigen Entwicklungsweg. Das eine ergibt sich zwangsläufig aus der Bedrohung der Lufttransporte durch das Panzerschiff „Jaime I". Ein Volltreffer des deutschen Fliegeroffiziers Graf Hoyos auf die schwimmende Festung läßt diese Bedrohung verschwinden. Zum anderen bringen die deutschen Flugzeuge den eingeschlossenen Helden des Alkazar von Toledo die so notwendigen Lebensmittel zum Ausharren.
Transport einer Armee, Verjagen eines Panzerschiffs, moralischer Entsatz einer eingeschlossenen Truppe! — Alles zur Luft! — Wenn sie das können, die Flieger, dann können sie noch mehr, dann können sie alles!
Und die Anforderungen der Spanier verlangen schier Unmögliches. Alles kann der 42 Mann starke Verband der „Ju-Staffel" nun doch nicht erfüllen. Ihr Führer greift das jeweils Wichtigste heraus: Bombardierung der Madrider KM — Oviedo, vom Feind ein-

Ein Kampfflugzeug He 111 beim Bombenabwurf während des Ebro-Abwehrkampfes





Peilwagen auf einem Flugplatz der Legion „Condor"



Befehlsausgabe bei einem Jagdgeschwader vor dem Feindflug

geschlossen, funkt nach Munition und Medikamenten, die Belagerten erhalten das Gewünschte.
Heute fliegen die Junkers-Maschinen im Norden, morgen im Süden.
In Cartagena werden eben eingetroffene Flugzeuge mit Bomben belegt. — Als Vergeltung für das zur Luft angegriffene Sevilla werden die feindliche Flugbasis Malaga mit einem eisernen Segen bedacht, die gegnerische Luftwaffe auf den Madrider Flughäfen angegriffen, werden die Zufahrtswege zur Hauptstadt des Landes gesperrt.
Die Flugzeuge sollen überall sein. Das heißt Organisation von Bomben- und Brennstoffflügen — Unterkunft und Verpflegung — das so nebenbei. Die Transportstaffel wird zur Kampfstaffel. Ihr Führer heißt Rudolf von Moreau.
Dieser deutsche Fliegeroffizier wird zum sieghaften Symbol des spanischen Freiheitskampfes; die Spanier verehren ihn, sie machen ihn zum eigenen Nationalhelden!
Der Auftakt ist glückverheißend: Die nationalen Streitkräfte in Nord und Süd haben sich vereinigt. Man hofft, die Pyrenäengrenze, über die dem Gegner ständig neuer Nachschub zufließt, sperren und Madrid zu Fall bringen zu können. Wohl gelingt es, Irun und San Sebastian zu nehmen, dann bleibt der Angriff liegen. In den weiten Räumen verlieren sich die Kräfte. Die Nordfront allein hat eine Ausdehnung von 600 km, die gegen Osten 2000 km. Das ist die Lage im Oktober 1936. Nationalspanien erkennt: Aus eigener Kraft kommt es nicht gegen den von Tag zu Tag stärker werdenden Feind auf. Es bedarf starker Auslandshilfe. Die Legion „Condor" tritt an! In der Hauptsache stellt sie einen Luftwaffenverband dar, bestehend aus

1 Kampfgruppe, K/88, genannt die „K",
1 Jagdgruppe, J/88, genannt die „J",
1 Aufklärungsstaffel, A/88, genannt die „A",
1 Seestaffel, AS/88, genannt die „AS",
1 Flakabteilung, F/88, genannt die „F",
1 Luftnachrichtenabteilung, LN/88, genannt die „LN",
1 Luftzeuggruppe mit Park, P/88, genannt die „P",
und dem Führungsstab S/88.



„In der Heimat, in der Heimat ...“ Einschiffung der Legion „Condor“ auf dem KDF-Dampfer Robert Ley, der die siegreichen Kämpfer nach Hause brachte

Der erste Befehlshaber der Legion „Condor“ ist General der Flieger Sperrle, sein Chef des Stabes Oberstleutnant Frhr. von Richthofen. Die Verbindung zur Heimat wird auf dem See- und dem Luftwege aufrechterhalten. Über den Hafen Vigo gelangen die Haupttransporte nach Spanien. Auf dem Luftweg, der eilige Nachschub vor allem: Fliegendes Personal, Post und sonstiges nicht zu sperriges Gut. In Leon richtet sich der Park mit seinen Hauptlägern und einer Kraftwagenreparaturwerkstatt ein.

Das Heer schafft unter Zuhilfenahme von Spaniendeutschen des Weltkrieges eine großzügige Ausbildungsorganisation:

Ausbildungslager für Kompaniechefs mit Infanterie-Lehrbataillon,
Fähnrichsschulen der Infanterie,
Unteroffizierschulen der Infanterie,
Panzer-, Pak- und Flammenwerfer-Ausbildungslager,
Artillerie-Ausbildungslager,
Nachrichtentruppen-Ausbildungslager.

Rund 56 000 junge Spanier, zumeist bester Führernachwuchs, sind durch diese verschiedenartigen Ausbildungskurse gegangen.

Weiter werden je eine Aufklärungs- und eine Nachrichten-, in späterer Zeit eine Artillerie-Gruppe entwickelt.

Die Marine hatte als Aufgabenbereich Ausbau und Ansatz von Minenlegern, Aufstellung, Ausbildung und frontmäßige Anleitung eines Hilfs-Minensuchverbandes, Einbau und Ausbildung an von Spaniern angekauften Waffen und Geräten, Einfahren und Ausbildung auf den spanischen Schnellbooten, später außerdem praktische Ausbildung der Offizier-Anwärter auf der spanischen Marineschule. So hilft deutsche Organisation entscheidend am Sieg der nationalen Sache mit.



Das Zeichen des Sieges, die Fahne, die der Legion „Condor“ von General Franco verliehen wurde



„Der fliegende Bleistift“, das deutsche Kampf- und Fernaufklärungsflugzeug Do 17, das sich im Spanienkrieg ausgezeichnet bewährt hat

Nach ihrem Eintreffen wird die Legion sofort eingesetzt. Sie greift mit ihrem Kampfverband in den Erdkampf um Madrid ein, bombardiert die Kriegsindustriegebiete im Norden um Bilbao und die chemischen Fabriken im Ebrobogen. Von Melilla in Nordafrika starten die bombenbeladenen Junkers-Maschinen, überfliegen das Mittelmeer zum Angriff auf die feindlichen Kriegshäfen bis hinauf nach Cartagena. Aufklärer kreuzen dreihundert bis vierhundert Kilometer über Feindgebiet und bringen wertvolle Ergebnisse.

Den auf Madrid Ende 1936 und Anfang 1937 angesetzten Angriffen blieb der Erfolg versagt. Im April 1937 wird die Legion an der Nordfront eingesetzt. Der „eiserne Gürtel“ von Bilbao ist ein Begriff. Die „K“ leistet hier vernichtende Arbeit. Bereits im Juni 1937 ist der Feind geschlagen. Es soll weiter nach Santander gehen. Da leitet der Gegner die Entlastungsoffensive bei Brunete ein.

Legion „Condor“ an die Front! Ob die „K“, ob die „J“ als Tiefflieger oder die Flak — die Wirkung der deutschen Luftwaffe ist zermalmend. Der Feind bestätigt den Verlust von 30 000 Mann durch die am 24. und 27. Juli eingesetzte deutsche Truppe.

Der Gegner hat sein Ziel nicht erreicht. Die Legion „Condor“ kann nun wieder an der Nordfront eingesetzt werden. Der Stoß gegen Santander bringt vollen Erfolg — trotz einer feindlichen zweiten Entlastungsoffensive südwestlich von Zaragoza. Asturien ist frei. Die Nordfront besteht nicht mehr.

Nun ist wieder das Ziel: Eroberung von Madrid. Inzwischen hat der Oberbefehl der deutschen Freiwilligen gewechselt. An Stelle von General Sperrle ist General der Flieger Volkmann mit dem Generalstabschef Varlimont getreten. Das ist Ende des Jahres 1937. Da kommt der Gegner mit einem Ablenkungsmanöver zuvor: „Teruel!“

Legion „Condor“ an die Front! Teruel wird nach harten Kämpfen als Trümmerhaufen wieder zurückgewonnen und die Front in dem engen Sack verbreitert. Die Kämpfe am Süd- und Nordebro bereiten den Durchbruch zum Mittelmeer vor. Am 15. April 1938 ist die Küste erreicht. Man hofft den Marsch auf Valencia beginnen zu können.

Wieder kommt ein Gegenschlag des Feindes. Das unter dem Namen Ebro-Abwehrkämpfe bekannte harte Ringen bringt der Legion „Condor“ höchsten Ruhm. Tag für Tag und in mehrmaligen Einsätzen am Tage lädt die „K“ trotz stärkster feindlicher Jagd- und Flakabwehr ihre Bomben auf die rückwärtigen Verbindungen des Gegners ab. Sie wirkt als „schwere Artillerie“ vernichtend. Der Kampf um die Luftherrschaft wird erbittert geführt. Unsere Jäger



Vier Unteroffiziere der Legion, denen vom Führer das goldene Spanienkreuz verliehen wurde

Rechts: Parade der zurückgekehrten Legion „Condor" vor Generalfeldmarschall Göring und dem letzten Befehlshaber der Legion Generalmajor Freiherr von Richthofen

schaffen es. Am 16. November 1938 ist der Ebro-Bogen vom Gegner gesäubert. Das fast viermonatige Ringen kostete dem Feinde 75 000 Mann. An diesem Erfolge hat die Legion „Condor" entscheidenden Anteil.
Der Gegner, schwer geschwächt, wird zu Weihnachten 1938 unter Führung des dritten Befehlshabers der Legion, Generalmajor Frhr. v. Richthofen und des Chefs des Generalstabes, Oberstleutnant Seidemann, in der Katalonien-Offensive hart angepackt, und nun zeigt die Legion „Condor", was es heißt, einen Gegner nicht zur Ruhe kommen zu lassen. Von den Fliegern gar nicht zu reden — die leichten Batterien der Flak stehen zeitweilig vor der eigenen Infanterie, hängen sich unmittelbar an die Panzer an und wirken verheerend. Der Widerstand ist gebrochen. Am 15. Januar 1939 fällt Tarragona, am 26. Januar Barcelona. Katalonien ist in nationaler Hand. 100 000 Gefangene, der Rest ist nach Frankreich geflohen.
Am 21. Februar 1939 marschiert die siegreiche Armee vor dem Generalissimus Franco in der Parade. Unter ihr zeigt sich zum erstenmal öffentlich die Legion „Condor" — Das sind Deutsche! — Deutsche? Zum erstenmal hören Brüder, Schwestern, Väter und Mütter in der Heimat von den deutschen Freiwilligen.
Am 1. März 1939 feiert die Legion den „Tag der deutschen Luftwaffe" in Spanien auf dem Flugplatz Zaragoza.
Wird der Krieg noch lange dauern?
Bei Beginn der Offensive am 27. März 1939 zeigt sich, daß der Gegner zermürbt ist und keinen Widerstand mehr leistet.
Die Legion „Condor" hat ihre Pflicht getan. Die Freiwilligen kehren nach Hause zurück. Die schönen Schiffe der KdF-Flotte bringen die Sieger heim.
Und das, was folgt, ist ein jubelndes Erleben: Generalfeldmarschall Göring begrüßt die Männer seiner Luftwaffe in Hamburg und zeichnet ihre Tüchtigsten aus.
In Berlin bekennt sich im Namen des deutschen Volkes der Oberste Befehlshaber der Wehrmacht zu den Söhnen Deutschlands, die freiwillig in seinem Geiste fochten.
Ein Abschnitt in der Entwicklung der deutschen Luftwaffe gehört der Geschichte an. In der Folge des großen Geschehens blättern Deutsche im Buch der jungen deutschen Luftwaffe: Wohl wird der Kampf der deutschen Freiwilligen in Spanien von großen Ereignissen überschattet, und als im Vorsommer 1939 die Freiwilligen heimkehren, da ist Großdeutschland auf dem Marsch.
Trotzdem leuchtet hell dein Name:

LEGION „CONDOR"
Deutsche Luftwaffe in Spanien
1936—1939

Tagesbefehl an die Luftwaffe am ersten Tag des polnischen Feldzuges

Soldaten der Luftwaffe! Kameraden!

Wochen und Monate habt ihr mit geballten Fäusten und zusammengebissenen Zähnen die unerhörten und unglaublichen Provokationen erlebt, die ein dem Wahnsinn des Versailler Diktats entsprungenes Staatsgebilde dem Großdeutschen Reich zu bieten wagte. Das Maß ist voll! Nicht länger mehr kann das deutsche Volk dem verbrecherischen Treiben zusehen, dem schon Hunderte und Tausende unserer Volksgenossen in den ehemaligen deutschen Ostprovinzen zum Opfer fielen. Jedes weitere Zögern wäre jetzt gleichbedeutend mit der Aufgabe der heiligen Lebensrechte der deutschen Nation.

Kameraden! Der Führer hat gerufen! Eure große Stunde ist da. Die Luftwaffe – jahrelang wirksamstes Instrument der Friedenspolitik des Führers – hat nun zu beweisen, daß sie in dem entscheidenden Augenblick zur Erfüllung ihrer gewaltigen Aufgaben zur Stelle ist. Grenzenlos ist das Vertrauen des Führers und des deutschen Volkes zu euch. Als euer Oberbefehlshaber bin ich stolz und glücklich darüber, denn ich weiß mit felsenfester Gewißheit, daß jeder einzelne unter euch sich dieses Vertrauens in jeder Weise würdig zeigen wird.

Flieger! In blitzschnellem Zupacken werdet ihr den Feind vernichten, wo er sich zum Kampfe stellt oder in der Auflösung zurückflutet. Ihr werdet jetzt jeden Widerstand zermürben und zerbrechen mit letztem opferfreudigem Einsatz.

Männer der Bodenorganisation! Ihr werdet freudig und gewissenhaft den Einsatz und die Sicherheit eurer Kameraden in der Luft vorbereiten und gewährleisten.

Flakartilleristen! Ihr werdet jeden Angreifer herunterholen. Jeder Schuß aus euren Geschützen wird dem Leben eurer Frauen, Mütter und Kinder, wird dem ganzen deutschen Volke die Sicherheit verbürgen.

Funker! Ihr seid die Träger des raschen und reibungslosen Zusammenwirkens in unserer Waffe. Ihr gebt unserer Waffe die Möglichkeit, den eigenen, alles überrennenden Angriff voranzutragen und den feindlichen Gegenstoß rechtzeitig abzufangen und zum Scheitern zu bringen.

Kameraden! Jedem von euch blicke ich jetzt ins Auge und verpflichte jeden von euch, alles zu geben für Volk und Vaterland. An eurer Spitze unser geliebter Führer, hinter euch die ganze im Nationalsozialismus geeinte deutsche Nation. Da gibt es für uns nur eine Losung: Sieg!

1. September 1939 — Hermann Göring

Luftherrschaft in zwei Tagen erkämpft!

Die deutsche Luftwaffe im Feldzug gegen Polen

Es ist in den Jahren zwischen dem Großen Kriege 1914—18 und dem Kriege, den wir zur Zeit durchzukämpfen haben, in allen Ländern viel über die Frage theoretisiert worden, wie wohl der oft zitierte „Zukunftskrieg" beginnen werde. Wir stehen nun mitten in diesem nunmehr zur Gegenwart gewordenen Kriege und müssen feststellen, daß der Krieg im Osten nahezu „programmäßig", d. h. den Theorien entsprechend, begonnen hat, während im Westen alle Theorien ad absurdum geführt wurden.

Krieg im Osten, das ist der „Feldzug der achtzehn Tage". In den Morgenstunden des 1. September 1939, nach einer fast unerträglich gewordenen Spannung, verkündete der deutsche Rundfunk, daß Deutschland sich im Kriege gegen Polen befände. In seiner Rede vor dem Reichstag legte der Führer am gleichen Tage die Gründe dar, die ihn zum bewaffneten Einschreiten gegen Polen gezwungen haben. „Polen", so sagte der Führer, „hat heute nacht zum ersten Male auf unserem eigenen Territorium auch durch reguläre Soldaten geschossen. Seit fünf Uhr fünfundvierzig wird zurückgeschossen!" Damit war der Krieg in Gang gekommen. Dieser Krieg wäre 25 Jahre zuvor vielleicht ein mühsames Ringen um Boden gewesen. Die überlegene deutsche Luftwaffe schaffte aber eine neue Lage, indem sie die Vorteile der Angriffstaktik im höchsten Maße steigerte, die der Verteidigung aber verringerte, ja fast völlig zunichte machte. Sie raubte, dank ihrer schnellen und entscheidenden Kampfkraft, dem nicht gleichermaßen gerüsteten Gegner die Möglichkeit,



Luftbild unserer Aufklärer von der Festung Modlin am Zusammenfluß von Weichsel und Bug

Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Gegen die deutsche Luftwaffe gab es keinen Panzer. Schnell und unvermutet vermochte sie mit dem ersten Schlag den Todesstoß in das Herz des Feindes zu führen.

Das Herz jeder kriegführenden Macht aber ist heute die Luftwaffe. Ein im Kampfe stehendes Heer, das seine Luftwaffe verloren hat oder dessen Luftwaffe auch nur gelähmt ist, verfällt der Niederlage, wenn nicht der Vernichtung. Keine seiner operativen Bewegungen kann geschehen, ohne daß der Feind nicht bis in alle Einzelheiten Kenntnis von ihnen erlangen würde, keine Reserven können herangeführt werden, ohne daß sie nicht schon im Anmarsch unter dem Bomben- und MG-Hagel der feindlichen Luftverbände zerschlagen werden würden. Ja, nicht einmal den fliehenden Heeresteilen wäre es gestattet, Schutz in der Weite des eigenen Landes zu suchen. Überall, in Wäldern, in Schluchten, auf Straßen und Wegen würde die verfolgende feindliche Luftwaffe den fliehenden Feind finden und vernichten! Es gäbe keine Brücken mehr, über die das geschlagene Heer Sicherheit hinter schützenden Flußabschnitten finden könnte. Die Luftwaffe des Siegers hätte, längst ehe die Brücken von den fliehenden Kolonnen erreicht wären, diese in Trümmer verwandelt. Hoffnungslos, in des Wortes ganzer tragischer Bedeutung, wäre die Lage eines solchen Heeres ohne Luftwaffe gegenüber einem Gegner, der die Schwingen seiner Luftgeschwader, wo immer es über dem Lande des Feindes auch sei, unangefochten entfalten kann.

Eine solche Lage herbeizuführen, heißt, die Luftherrschaft zu erringen; eine solche Lage zu behaupten, bedeutet, die Luftherrschaft zu besitzen!

Um die Luftherrschaft zu erringen, ist es notwendig, die Luftwaffe des Gegners so zu schwächen, daß sie zu einem ernsthaften Widerstand nicht mehr fähig ist. Sie im weiteren Verlauf des Krieges zu vernichten, ist das Ziel, um die Luftherrschaft zu besitzen.

Eine spätere Geschichtsschreibung wird den deutschen Feldzug in Polen als ein klassisches Beispiel einer Kriegführung nach den operativen Erfordernissen modern ausgerüsteter Heere bezeichnen. In unübertrefflicher Klarheit und Folgerichtigkeit sind in diesem Feldzug von

deutscher Seite die Aufgaben der einzelnen Waffen verteilt und zu idealem Zusammenwirken vereint worden.

Während die deutschen Heere nach einheitlich operativem Plane mit dem Ziele einer Umfassung des Gegners angesetzt wurden, strebte die deutsche Luftwaffe von der ersten Minute des Krieges nach der Erringung der Luftherrschaft. Der polnischen Fliegertruppe durfte nicht erst Gelegenheit gegeben werden, in Luftgefechten oder gar in Luftschlachten sich mit den deutschen Luftverbänden messen zu wollen oder Angriffe auf deutsche Luftbasen auszuführen. Das Ziel zur Erringung der Luftherrschaft führte die deutschen Luftverbände über den geraden Weg einer Zerschlagung der feindlichen Luftwaffe am Boden, ehe sie noch zum Fluge die Schwingen breitete.

Daß dieses Ziel in weitem Maße schon mit dem ersten Schlage erreicht war, ließ bereits der Kriegsbericht vom 2. September vermuten: „Die deutsche Luftwaffe hat heute in wiederholten kraftvollen Einsätzen die militärischen Anlagen von zahlreichen polnischen Flughäfen, so z. B. Rahmel, Putzig, Graudenz, Posen, Plock, Lodz, Tomaszow, Radom, Ruda, Kattowitz, Krakau, Lemberg, Brest und Terespol, angegriffen und zerstört. Die deutsche Luftwaffe hat sich damit die Luftherrschaft über dem polnischen Raum erkämpft."

Mit diesen lapidaren Sätzen war das Drama vorgezeichnet, dem die polnische Armee und mit ihr Polen selbst nun unausweichlich entgegengehen mußte.

Polen war verloren. In weniger als drei Wochen war die polnische Armee vernichtet und das Land von deutschen Truppen besetzt.

Die Beherrschung des Luftraumes durch die deutsche Luftwaffe ermöglichte schon am Tage nach Kriegsbeginn den deutschen Truppen ein schnelles Vordringen auf allen Fronten. Wohl versuchten polnische Flieger ihren zurückweichenden Heeren zu helfen, sie unternahmen vereinzelte Aufklärungsflüge, führten Bombenangriffe aus und suchten den deutschen Jagdfliegern den eroberten Himmel wieder streitig zu machen. Es waren aber nur Versuche, denen ein nachhaltiger Erfolg nicht mehr beschieden sein konnte.

Die Masse der polnischen Flieger lag auf den großen Flugplätzen fest, deren Hallen zerstört und deren Rollfelder von Bombentreffern durchwühlt waren. Zum Teil hatten die polnischen Flieger auch Zuflucht auf Hilfsplätzen gesucht. Ein zusammengefaßter Einsatz der polnischen Verbände war jedenfalls nicht mehr möglich.

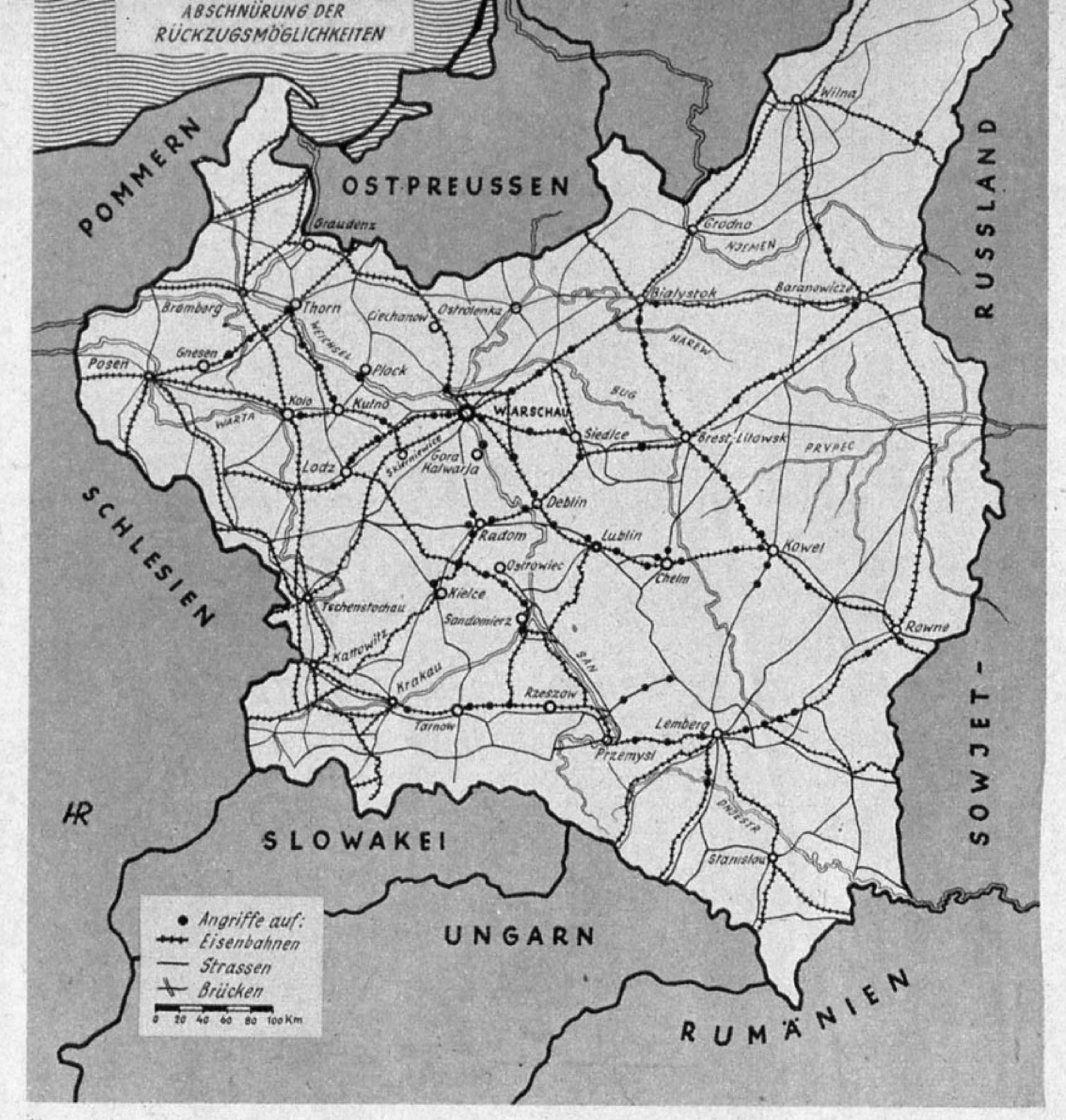
Die deutsche Luftwaffe ließ den polnischen Fliegern aber keine Zeit, sich von dem vernichtenden Schlage des ersten Tages zu erholen und zu neuem Widerstande zu sammeln. Auch am zweiten Tage des Krieges richteten sich ihre Angriffe gegen Flugplätze und Flugzeuge am Boden, wie — selbstverständlich — auch in der Luft, wo sie sich noch zeigten.

OPERATIVER LUFTKRIEG

Angriffe auf:
Flugplätze
wichtige Industrie-Anlagen
Bahnknotenpunkte

Der Besitz der Luftherrschaft, der durch die erneuten Angriffe auf die feindliche Bodenorganisation behauptet wurde, gestattete den deutschen Fliegerverbänden nunmehr ein enges Zusammenarbeiten mit dem Heere. Die Angriffe der deutschen Kampfverbände richteten sich gegen im Kampfe stehende Truppen, gegen Straßen, Bahnhöfe, Eisenbahnlinien und Kolonnen. Als der Feind auf allen Fronten zu weichen begann, zielten die deutschen Luftangriffe hauptsächlich gegen die Rückwärtsbewegungen des Feindes und gegen das Heranführen von Verstärkungen.
Gleichzeitig wurden Angriffe gegen eine Waffe unternommen, die erstmals in Europa im Kriege des Jahres 1939 in Erscheinung trat: den feindlichen Rundfunk, dessen sich die polnische Regierung, sehr zu ihrem eigenen Schaden, skrupellos bedient hatte. Die polnischen Rundfunksender hatten die Bevölkerung zu bewaffnetem Widerstande aufgefordert und die aus dem Weltkrieg schon bekannten Lügen von deutscher Barbarei in die Welt gesendet. Die deutsche Antwort blieb nicht aus. Schon am ersten Kriegstage wurden die Sender Lodz, Krakau und Radom von deutschen Kampffluggzeugen angegriffen und in einem am folgenden Tage wiederholten Fluge endgültig zum Schweigen gebracht. Die Sender Warschau und Baranowice ereilte kurz darauf das gleiche Schicksal.
Mit dem Fortschreiten des deutschen Vormarsches wurde die Zusammenarbeit zwischen Heer und Luftwaffe immer enger. Polnische Heeresteile waren an fünf voneinander getrennten Räumen von deutschen Truppen umstellt und konnten sich dem ehernen Griff der umfassenden Zangen nicht mehr entziehen. An diesen Stellen der Fronten entwickelten sich erbitterte Kämpfe, in denen die Polen versuchten, im Durchbruch die Freiheit operativen Handelns wiederzugewinnen. Der deutschen Luftwaffe fiel die Aufgabe zu, durch unausgesetzte Angriffe den Widerstandswillen der Eingeschlossenen zu brechen.
An anderen Stellen der Front löste sich der Gegner aus der Kampflinie und strebte in dichten Kolonnen und Transportzügen dem vermeintlichen Schutz der Flußabschnitte zu. Hier galt es, die fliehenden Kolonnen durch Luftangriffe bis zur Auflösung zu demoralisieren, die Rückzugsstraßen zu zerstören, die Eisenbahnlinien zu unterbrechen, Züge aus den Gleisen zu werfen, Bahnhöfe zu zerschlagen und Brücken in Trümmer zu legen.
Tagelang, in oft wiederholten Einsätzen, war die Zermürbung und Vernichtung des fliehenden Gegners die schon gewohnte Arbeit der deutschen Fliegerverbände. Beim Feinde erstickte die Verzweiflung bereits den Willen zum Widerstand. Zu Zehntausenden streckte er die Waffen und gab sich in deutsche Gefangenschaft.
Die Zerstörung des Straßen- und Bahnnetzes führte auch zur Zerstörung des Nachrichtennetzes. Das polnische Heer war nicht nur blind geschlagen, sondern auch taub. Die einzelnen Feindgruppen hatten nunmehr weder eine Verbindung untereinander noch eine Führung. Schließlich stand nur noch die Festung Warschau als Bollwerk im feindlichen Raum. Verkennung der Lage und Überschätzung der eigenen Kraft hatten den Kommandanten der Stadt veranlaßt, die Bürgerschaft zu bewaffnen und zum Widerstand bis zum Letzten aufzufordern. Die Straßen der Stadt waren durch eilig aufgerichtete Barrikaden zu behelfsmäßigen Befestigungen ausgebaut.
Als wiederholte Aufforderungen der deutschen Befehlsstellen zur Übergabe der Stadt (4500 kg Flugblätter waren von deutschen Flugzeugen über der Stadt abgeworfen worden!) unbeantwortet blieben oder zurückgewiesen wurden, blieb der deutschen Obersten Befehlsstelle nur noch der Zwang, den verblendeten Widerstand der Polen durch Anwendung von Waffengewalt zu brechen. Mit dem Einsatz deutscher Kampfverbände zum Bombenangriff auf die militärischen Ziele der befestigten Stadt schloß der letzte Akt dieses Krieges.
Neben dieser großen Linie der Luftkriegführung, die auf geradestem Wege zur Vernichtung des Gegners führte, wurden Luftangriffe gegen kriegswichtige Industriewerke des Gegners und gegen See- und Küstenziele geführt, um die Widerstandsfähigkeit des Feindes auch auf rüstungswirtschaftlichem Gebiet und an seinen Seestützpunkten zu brechen.
Damit war der ganze Feindraum von der deutschen Luftwaffe erfaßt; es gab keinen Punkt, den unsere Flieger nicht hätten erreichen können, und es gab kein kriegswichtiges Ziel, das von unseren Kampf- und Jagdverbänden verschont blieb.





Aber nicht nur die Kampf-, Aufklärungs- und Jagdflieger haben in diesem mit fortreißendem Schwunge geführten Feldzug den Lorbeer verdient. Auch die Verbindungsflieger zwischen Front und Befehlsstellen und zwischen den Befehlsstellen untereinander und die Transportflieger, die weit im Feinde stehenden motorisierten Verbänden des Heeres Betriebsstoff und einer in vorderster Linie kämpfenden Division Munition, einem anderen Kampfabschnitt sogar Truppenverstärkungen zugeführt haben, und ebenso die Flakartillerie und die Luftnachrichtentruppe, — sie alle sind am schnellen Gelingen aller eingeleiteten Operationen wesentlich beteiligt.

So waren auf deutscher Seite — einschließlich des vorzüglichen deutschen Flugmaterials und der hervorragend ausgebildeten Besatzungen — alle Vorbedingungen geschaffen, um die Luftherrschaft zu erringen. Die Gunst des Wetters tat ein Übriges. Als nach strahlenden Spätsommertagen die Wolken des nahenden Herbstes die Sonne verdunkelten, war der Feldzug gegen Polen zu Ende.

Der Feldzug gegen Polen hat der jungen deutschen Luftwaffe zum ersten Male im Großeinsatz Gelegenheit gegeben, ihre Angriffsfreudigkeit und ihr Können zu beweisen. Noch aber war keine Zeit, den Sieg zu feiern. Große und harte Aufgaben harrten der Flieger des Polen-Feldzuges an der Westfront im Kampf gegen die gleichen Feinde, gegen die schon die Generation zuvor in den Lüften gekämpft, geblutet und zu zahllosen Malen gesiegt hatte. Der Geist eines Boelcke und Richthofen rief hier zu neuen Taten!

Tagesbefehl an die Luftwaffe am Tage der Kapitulation von Warschau

Soldaten der Luftwaffe! Kameraden!

Die polnische Armee, der eine vom englischen Größenwahn bestimmte Kriegshetze die Aufgabe zugedacht hatte, in deutsches Land einzufallen und bis Berlin zu marschieren, ist in wenigen Tagen in Grund und Boden zerschmettert worden. Mit ihr mußte die polnische Fliegertruppe, noch bevor sie wirkungsvoll hätte eingesetzt werden können, den gleichen Weg gehen. Blitzschnell hat das deutsche Schwert zugeschlagen. Ich bin stolz, daß die deutsche Luftwaffe an diesem Erfolg entscheidend mitgewirkt hat.

Durch euren entschlossenen Einsatz habt ihr vom ersten Tage an den feindlichen Luftraum beherrscht. Keinem polnischen Flugzeug gelang es, deutsches Hoheitsgebiet zu überfliegen. Die deutsche Heimat war in Sicherheit. Unserer tapferen Erdtruppe habt ihr tatkräftig die eingesetzten Teile der Kriegsmarine in ihrem siegreichen Kampfe unterstützt. In einem Siegeszug ohnegleichen habt ihr einen Gegner niedergeworfen und vernichtet, der Großdeutschland in frevlerischem Leichtsinn herausgefordert hatte. Einzig dastehend in der Geschichte sind die Leistungen der deutschen Wehrmacht.

Ihr, meine Kameraden von der Luftwaffe, als des jüngsten Teiles der Wehrmacht, habt in todesmutigem Einsatz bewiesen, daß ihr Bannerträger alten deutschen Soldatengeistes und zugleich der alle Widerstände bezwingenden Idee nationalsozialistischen Kämpfertums seid. Ob ihr als Aufklärer den großen Zielen der Armeeführung dientet, ob ihr als Jagdflieger den Gegner mit stählernem Vernichtungswillen angegriffen habt, ob ihr als Schlachtflieger euren Kameraden auf der Erde den Weg zum Siege bahntet, ob ihr als Kampfflieger die Bastionen feindlichen Widerstands vernichtet habt, ob ihr mit euren Stukas allen Bollwerken des Feindes Tod und Verderben brachtet, ob ihr in der Luft oder am Boden kämpftet, ob ihr am Flakgeschütz der Armee und dem ganzen Volk die Sicherheit gabt oder ob ihr am Funkgerät für die Verbindung aller Kampftruppen sorgtet, ob ihr als Transportgruppen in unermüdlichem Tag- und Nachteinsatz den erforderlichen Nachschub für Luftwaffe und Heer brachtet - euch allen gilt mein Dank!

In ehrfürchtiger Trauer neigen wir uns vor den Opfern, die unsere Waffe bringen mußte, aber auch in hehrem Stolz, denn wir wissen: Mit uns fliegen und fechten die Kameraden, die wir verloren. Ihr Tod ist uns nicht drückende Bürde, ihr Opfer ist uns heilige Verpflichtung.

Als wir in diesen Krieg für Deutschlands Freiheit zogen, wußte ich, daß ich mich auf meine Luftwaffe verlassen konnte. Kameraden, wie ich euch allen im Geiste ins Auge sah, als wir diesen uns aufgezwungenen Krieg begannen, um uns zu verpflichten, das Letzte für Volk und Vaterland zu geben, so drücke ich jedem von euch jetzt die Hand, als Oberbefehlshaber meinen Soldaten, als Kamerad meinen Kameraden. Nach deutscher Soldatenart binden wir jetzt nach errungenem Sieg den Helm fester. Welche Aufgaben uns auch erwachsen mögen, welche Befehle uns auch unser Führer und Oberste Befehlshaber gibt: Vorwärts für unser ewiges Deutschland!

27. September 1939

Hermann Göring

Flugzeuge der deutschen Luftwaffe



Hs 126 Nahaufklärer, einmotorig, Besatzung 2 Mann. 1 starres und 1 bewegliches MG, Bombengehänge für 10 Bomben von je 10 kg. Höchstgeschwindigkeit 370 km/h, Landegeschwindigkeit 95 km/h, Dienstgipfelhöhe 8050 m, Reichweite 1000 km

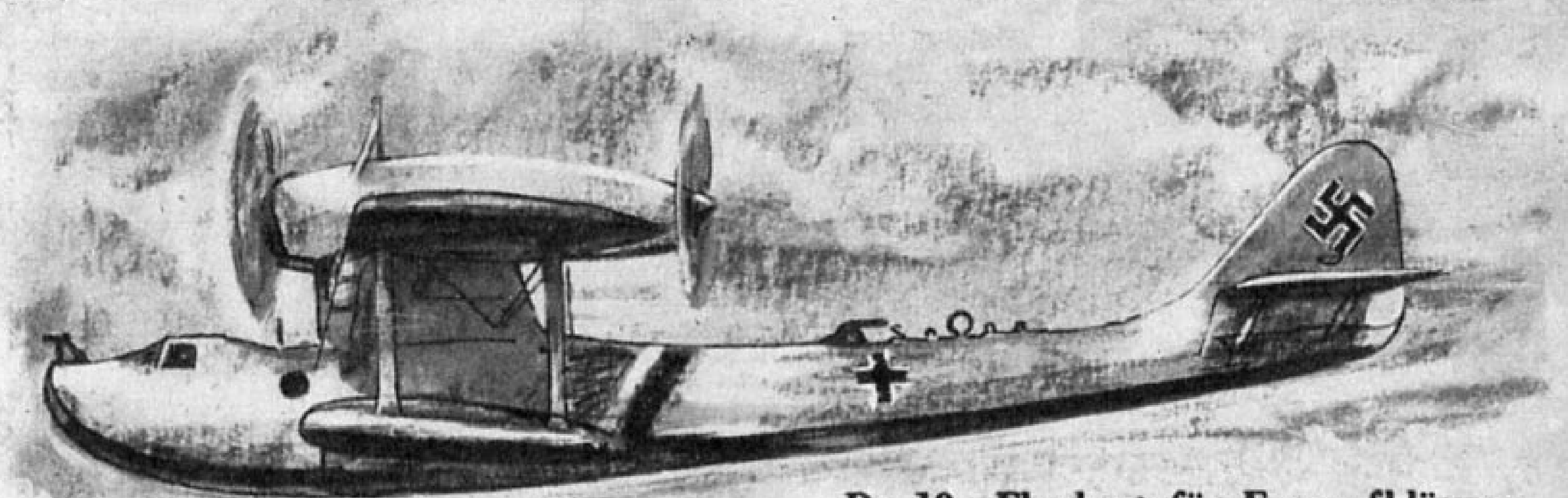
Do 17 Mehrzweckeflugzeug (Kampfflugzeug oder Fernaufklärer), zweimotorig, Besatzung 3 Mann. Je 1 MG im Rumpfbug und auf Rumpfoberseite, 1 Boden-MG, Bombenlast 1000 kg. Höchstgeschwindigkeit bis 500 km/h (je nach den verwendeten Motoren verschieden), Landegeschwindigkeit 110 km/h, Dienstgipfelhöhe 9000 m, Reichweite 2500 km



He 111 Kampfflugzeug, zweimotorig, Besatzung 4 Mann. 1 MG im Rumpfbug, 1 MG auf Rumpfoberseite, 1 Boden-MG. Bombenlast insgesamt 2000 kg. Höchstgeschwindigkeit (je nach den verwendeten Motoren) 375 bis 422 km/h, Marschgeschwindigkeit 340—345 km/h, Landegeschwindigkeit 115—120 km/h, Steigzeit auf 4000 m 14,7—19 Min., Gipfelhöhe 7500 m, Reichweite 1200 bis 3300 km



Ju 87 Sturzkampfflugzeug, einmotorig, Besatzung 2 Mann. 1 MG im Steuerbordflügel, ein schwenkbares MG auf Rumpfoberseite hinter Flügelhinterkante. Gehänge für eine Bombe von 500 kg oder 250 kg unter dem Rumpf. Höchstgeschwindigkeit 320 km/h, Landegeschwindigkeit 100 km/h, Gipfelhöhe 7000 m, Reichweite 1000 km



Do 18 Flugboot für Fernaufklärung und Bombenwurf, schleuderstartfähig, zweimotorig, Besatzung 4 Mann. 2 Bombengehänge am Flügel. Höchstgeschwindigkeit in 0 m 254 km/h, in 2000 m 260 mk/h, Marschgeschwindigkeit 236 km/h, Landegeschwindigkeit 95 km/h, Steigzeit auf 1000 m 6 Min., Steigzeit auf 2000 m 12 Min., auf 3000 m 21 Min., Dienstgipfelhöhe 4300 m, Reichweite 3460 km



He 59 Mehrzwecke - Schwimmerflugzeug, zweimotorig, Besatzung 4 Mann. Je ein bewegliches MG im Rumpfbug und auf Rumpfoberseite, 1 Boden-MG, 4 Bombengehänge für je 1 Bombe von 250 kg oder 1 Torpedoträger für 1000 kg. Höchstgeschwindigkeit in 200 m 220 km/h, Marschgeschwindigkeit in 0 m 195 km/h, Landegeschwindigkeit 87 km/h, Gipfelhöhe 3500 m, Reichweite 775 km

Flugzeuge der deutschen Luftwaffe

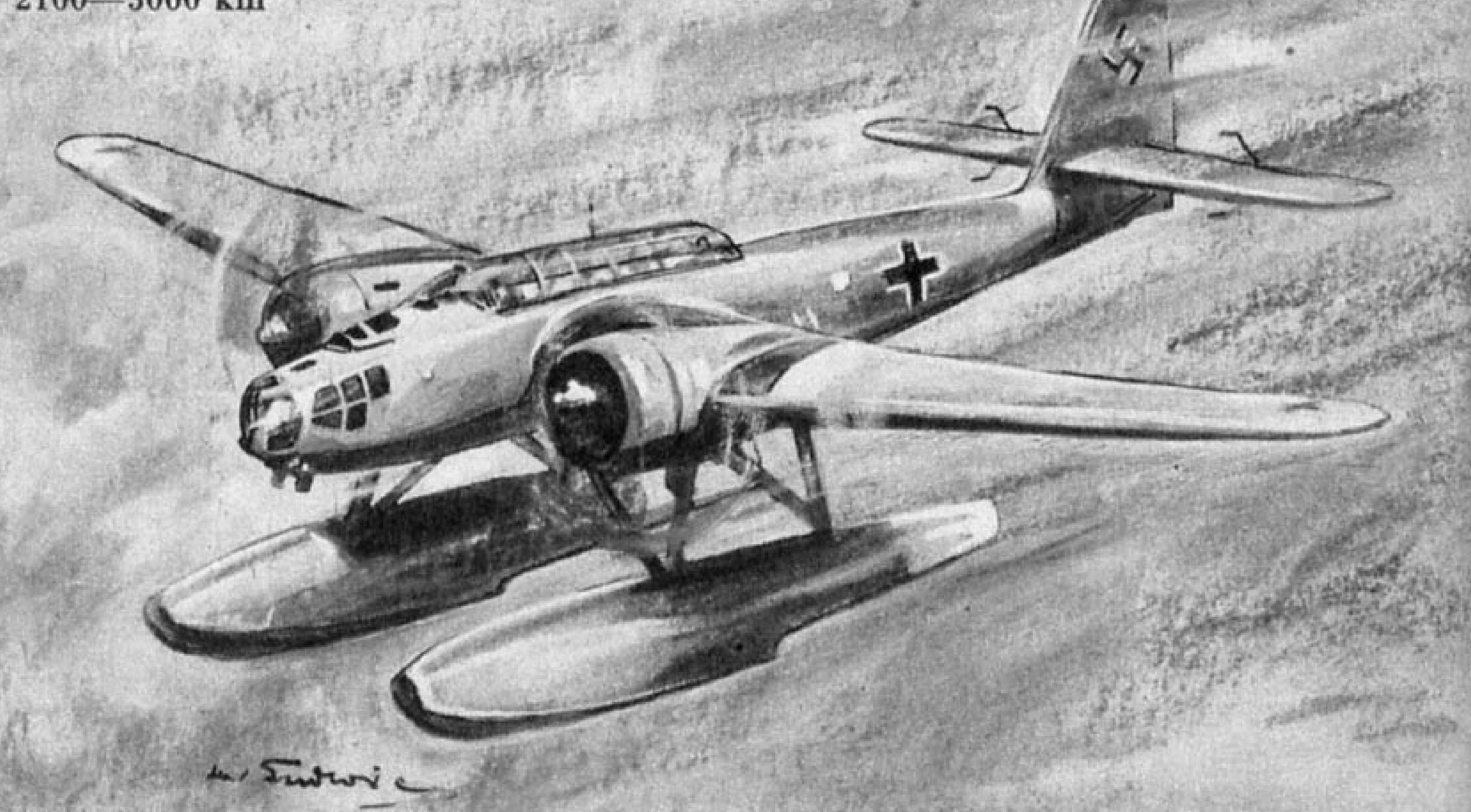


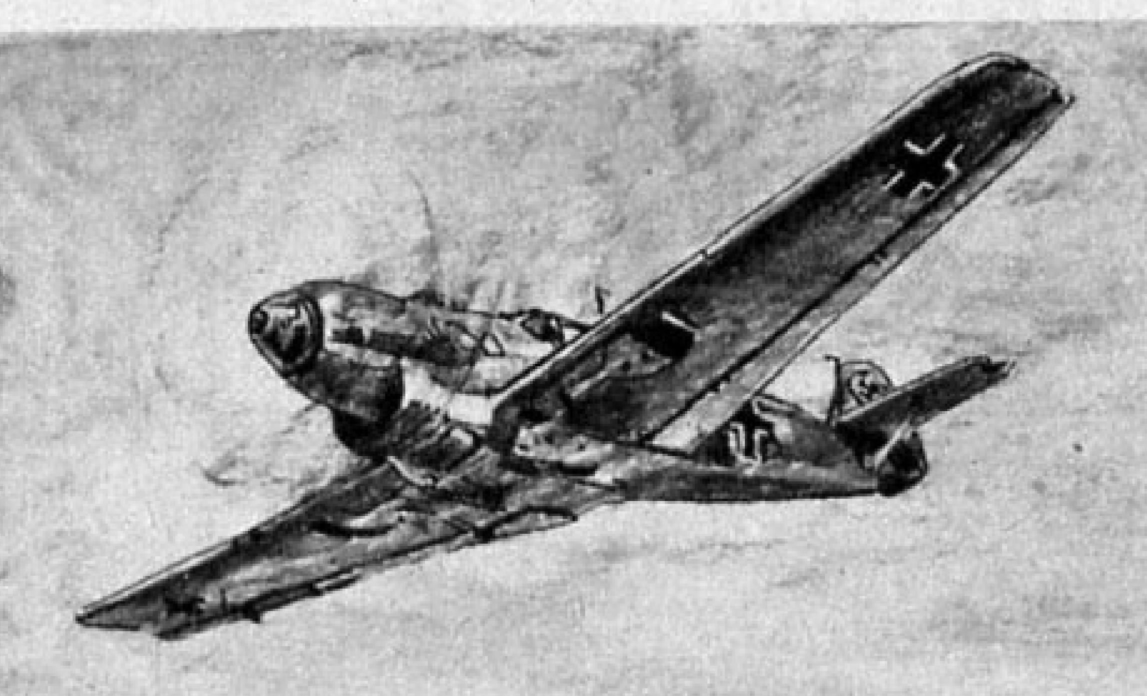
He 60
Aufklärungs-Schwimmerflugzeug (katapultfähiges Bordflugzeug),einmotorig, Besatzung 2 Mann

He 114 Aufklärungs-Schwimmerflugzeug, schleuderstartfähig, einmotorig, Besatzung 2 Mann. 1 starres durch den Luftschraubenkreis feuerndes MG und 1 bewegliches MG auf Speziallafette. Gehänge für 2 Bomben von je 50 kg. Höchstgeschwindigkeit in 850 m 292 km/h, Marschgeschwindigkeit in 2000 m 230 km/h, Landegeschwindigkeit 95 km/h, Steigzeit auf 2000 m 8 Min. Gipfelhöhe 4800 m, Reichweite 1125 km

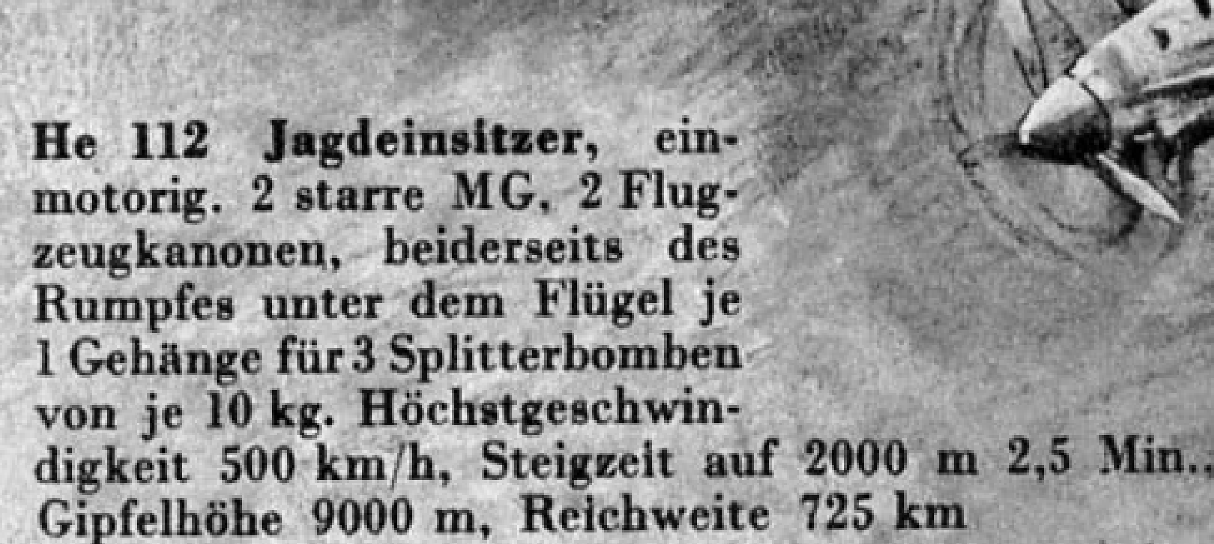


He 115
Mehrzwecke-Schwimmerflugzeug
(Fernaufklärung und Bomben- und Torpedowurf), zweimotorig, Besatzung 3 bis 4 Mann. 1 Torpedo oder entsprechende Bombenlast. Höchstgeschwindigkeit in 0 m 300 km/h, in 3400 m 355 km/h, Marschgeschwindigkeit 300 km/h, Steigzeit auf 2000 m 8,5 Min., auf 4000 m 18 Min., Dienstgipfelhöhe 6500 m, Reichweite 2100—3000 km





Me 109 Jagdeinsitzer
einmotorig, 3—4 starre MG oder 2 MG und 1 Flugzeugkanone. Höchstgeschwindigkeit 495—690 km/h, Flugdauer 1,1—2,1 Std., Steigzeit auf 6000 m 9,8—4,9 Min. Dienstgipfelhöhe 8100 bis 12 500 m, Landegeschwindigkeit 106—121 km/h



He 112 Jagdeinsitzer, einmotorig. 2 starre MG, 2 Flugzeugkanonen, beiderseits des Rumpfes unter dem Flügel je 1 Gehänge für 3 Splitterbomben von je 10 kg. Höchstgeschwindigkeit 500 km/h, Steigzeit auf 2000 m 2,5 Min., Gipfelhöhe 9000 m, Reichweite 725 km



Fi 156
„Fieseler Storch“,
Verbindungsflugzeug, einmotorig, Besatzung 2—3 Mann. Höchstgeschwindigkeit in 0 km 175 km/h, Kleinstgeschwindigkeit 51 km/h, Landegeschwindigkeit 38 km/h, Steigzeit in 0 m 4,8 m/s, auf 1 km 3,9 Min., Dienstgipfelhöhe 5,2 km



Startbereit. Die Besatzung eines Kampfflugzeuges bei einer kurzen Beratung über ihren Auftrag — wenige Augenblicke vor dem Einsatz

Auch im Westen siegreich!

Die deutsche Luftwaffe im Kriege gegen England und Frankreich

„Unsere plutokratischen Gegner werden erkennen, daß ihnen jetzt ein anderes Deutschland gegenübertritt als das vom Jahre 1914."
Diese Worte, die der Führer am 3. September 1939 an die Soldaten der Westarmee richtete, fanden ihre Bestätigung schon vom ersten Augenblick an, in dem England und Frankreich in den Kriegszustand gegen Deutschland traten. Glaubten Frankreichs Heere 1914 noch, mit Hilfe des englischen Bundesgenossen den Krieg sofort in deutsches Land tragen und ihre Rosse bald im Rheine tränken zu können, so war ihnen diesmal jede Offensivmöglichkeit genommen. Im Westen stand der Wall, den das neue Deutschland als Völkerscheide errichtet hatte. Der Krieg der Westmächte gegen Deutschland mußte — wenn er gegen den Westwall brandete — unermeßliche Blutopfer von den angreifenden Heeren fordern. Dieser Preis für ein mehr als fragwürdiges Unternehmen schien zu hoch bezahlt.
Der Angriff unterblieb. Die Heere der Westmächte bezogen die unterirdischen Kasernen der Maginotlinie und beschränkten sich auf unbedeutende Spähtruppunternehmen gegen die deutsche Vorpostenlinie.
So trug der Krieg im Westen schon in seinen ersten Anfängen den Stempel eines absurden Unternehmens, weil er, als Angriffskrieg gedacht, in der Verteidigung begonnen werden mußte.
Es blieben nur zwei Möglichkeiten, um den Krieg in Gang zu setzen und ein Ergebnis anzustreben. Die eine bestand darin, zu versuchen, mit ungeheurem Aufwand an Artillerie und Bombenfliegern den Westwall zu erschüttern, die andere in einem Verzicht auf den Krieg zwischen den Heeren zugunsten eines ausschließlichen Luftkrieges.
Die Ausführung der ersten Möglichkeit hätte dem Krieg sofort den Charakter der großen Materialschlachten des Weltkrieges aufgedrückt und ohne Zweifel zu einer völligen Zermürbung des Angreifers geführt. Sie wurde darum unterlassen.
Die zweite Möglichkeit würde sicherlich Anwendung gefunden haben, wenn Deutschland nicht eine furchterregende Luftwaffe besessen hätte. Sie verbot sich darum von selbst.
Den Westmächten war klargeworden, daß Deutschland die Macht und den Willen gehabt hätte — und diese bestehen fort —, für jede durch französische oder englische Luftangriffe zerstörte deutsche Stadt zehn französische oder englische Städte in Schutt und Asche zu legen.
Der Angriffskrieg der Westmächte blieb darum zur Erde und zur Luft ohne richtungweisenden Gedanken und ohne Initiative. Die französischen Heere tauchten in den Gewölben der Maginotlinie unter, und die französische und britische Luftwaffe blieb auf den Flugplätzen, ohne zu dem von den Westmächten so oft angedrohten Vernichtungsflug gegen Deutschland starten zu können.
Dieser zur Erde wie zur Luft behinderte Angriffskrieg mußte darum eine arteigene Prägung tragen; er glich mehr einem Kriegszustand als einem Kriege. Ein „Kriegszustand" kann sich auf feindselige Akte, auf Nichtachtung der Grenzen und des gegnerischen Staatsgebietes

sowie auf wirtschaftliche Schädigungen jeder Art beschränken, ohne den Kampf im großen, d. h. kriegsentscheidende Schlachten, zu suchen.
Vielleicht haben die Westmächte geglaubt, indem sie den „Kriegszustand“ gegen Deutschland proklamierten und nicht den „Krieg erklärten“, diesem neuartigen Kriegscharakter von Beginn an sein besonderes Merkmal geben zu sollen, um diese passive Kriegsführung irgendwie rechtfertigen zu können.
Dem von England „garantierten“ Polen eine wirksame Hilfe bringen zu können, waren die Westmächte nicht imstande. Es war daher nur als eine Demonstration zu betrachten, als am 5. September gegen Abend englische Kampfflugzeuge modernster Bauart Wilhelmshaven und Cuxhaven sowie die in den Flußmündungen liegenden deutschen Seestreitkräfte angriffen. Die Jagd- und Flakabwehr von Kriegsmarine und Luftwaffe setzten jedoch so frühzeitig und so wirksam ein, daß der Angriff auf Cuxhaven vereitelt wurde, während die Bombenabwürfe bei Wilhelmshaven keinen Schaden anrichteten. Von den angreifenden Flugzeugen wurde mehr als die Hälfte abgeschossen.
Am 9. September erlitt auch die französische Luftwaffe durch Abschuß von zwei Flugzeugen ihre ersten Verluste. Weitere folgten erst in der zweiten Septemberhälfte. Ein schwarzer Tag für die französische Luftwaffe wurde der 21. September, an dem sie drei Fesselballone und acht Flugzeuge durch Abschuß verlor.
Insgesamt hatte die deutsche Luftwaffe im Westen bis Ende September den Abschuß von 72 feindlichen Flugzeugen zu verzeichnen, von denen 27 auf die Engländer und 45 auf die Franzosen entfielen.
Während die geringen Kampfhandlungen an der Westfront auf der Erde nicht über den Rahmen von Spähtruppgefechten im Vorfeld hinausgingen, in der Luft sich auf die Abwehr einzelner Erkundungs- und Jagdflieger beschränkten, begann — als die Westmächte das Friedensangebot des Führers nach beendetem Polenfeldzug abgelehnt hatten — Ende September der Luftkrieg gegen die englische Flotte.
Am 26. September griffen deutsche Luftstreitkräfte englische Seestreitkräfte, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer und Zerstörer in der mittleren Nordsee mit Erfolg an. Außer einem Flugzeugträger, der durch eine 500-kg-Bombe zerstört wurde, wurden Treffer von 250-kg-Bomben auf einem Schlachtschiff erzielt. Am folgenden Tage griff eine Kampfstaffel einen britischen Schweren Kreuzer bei der Isle of Man an und brachte ihm erhebliche Beschädigungen bei. Ein am 30. September unternommener Versuch der Engländer, die deutschen Luftangriffe auf englische Kriegsschiffe durch Gegenangriffe zu erwidern, mißlang vollkommen und brach im Flakfeuer und im Geschoßhagel deutscher Jagdflugzeuge in der Nähe der ostfriesischen Inseln Wangerooge und Langeoog zusammen. Von sechs britischen Flugzeugen wurden fünf im Luftkampf abgeschossen.
Schon am 9. Oktober erfolgte wiederum ein überraschender Bombenangriff auf englische Seestreitkräfte vor der Westküste Norwegens. Die deutschen Angriffsverbände erzielten schwere Treffer auf englische Kreuzer, die durch Explosionen und Rauchfahnen an Bord einen weithin sichtbaren Beweis des deutschen Erfolges gaben.
Schlag auf Schlag folgten jetzt die Angriffe deutscher Luftverbände gegen die britische Kriegsflotte. Am 16. Oktober erhielten, trotz heftigster feindlicher Gegenwehr durch Flakfeuer und Jagdflieger, englische Kriegsschiffe im Firth of Forth Bombentreffer schwersten Kalibers. Am folgenden Tage setzte die deutsche Luftwaffe ihre Operationen gegen die Kriegshäfen an der englischen Ostküste fort. In der Bucht von Scapa Flow wurde außer anderen Kriegsschiffen ein älteres englisches Schlachtschiff mit Bomben schweren und mittleren Kalibers belegt.
Der Einbruch der Schlechtwetterperiode des Spätherbstes zwang der deutschen Luftwaffe eine Pause ihrer Angriffstätigkeit gegen die englischen Kriegshäfen und die englische Kriegs-

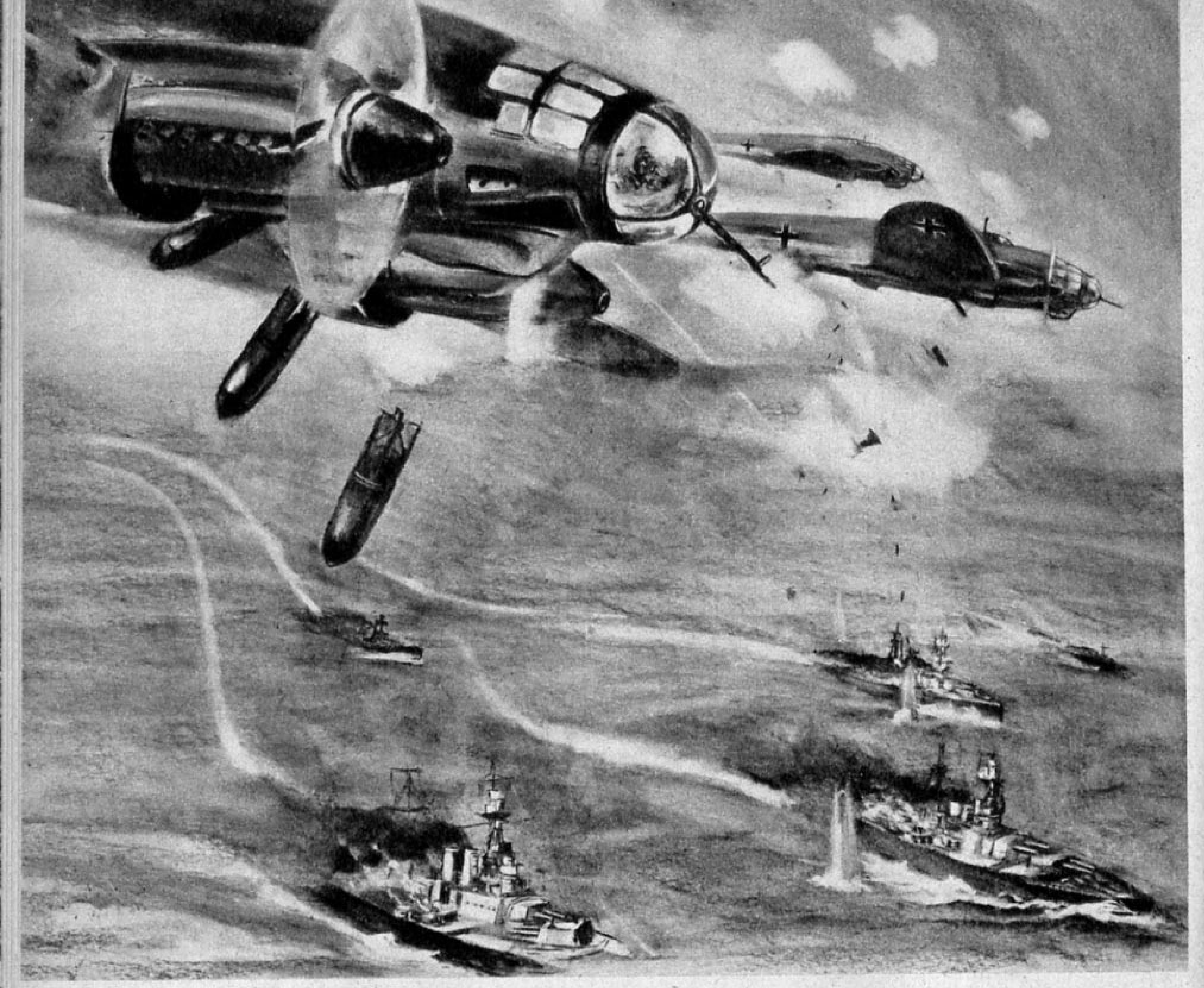
Auf der nebenstehenden Karte sind außer dem Verlauf des Westwalls und der Maginotlinie die ungefähren Entfernungsradien von 300 und 700 km — von den Absprunghäfen der deutschen Flugzeuge an gemessen — eingezeichnet, um eine Vorstellung von der Eindringtiefe der deutschen Luftwaffe zu vermitteln





Über der Maginot-Linie

Die Maginot-Linie ist von deutschen Aufklärungsflugzeugen in allen Einzelheiten photographiert worden. Unser Bild zeigt den Abschnitt südlich Saarbrücken zwischen Groß-Redering und Rohrbach. Die erste Linie, die aus Tank- und Drahthindernissen besteht und die hier im Bilde punktiert ist, stützt sich auf Betonwerke mit Panzerkuppeln (1) und Werkgruppen (2). Dahinter sind MG- und Spähnester (4) über das Gelände verteilt. Auch mittlere Bunker (3) mit Pak- und MG-Bewaffnung sind hinter der ersten Linie zu erkennen. In größerer Zahl sind die mittleren und leichten Bunker (3) auf und hinter der zweiten Linie angelegt, die ebenfalls aus Tank- und Drahthindernissen besteht; wo sich die Linie hell abzeichnet, sind die Gräben erst vor kurzem angelegt, ebenso wie bei der dritten Linie. Zwei Kabelbrunnen, in denen sich die aus den Betonwerken nach rückwärts laufenden Endkabel vereinigen, sind mit der Ziffer 5 bezeichnet.



Deutsche Kampfflugzeuge greifen einen Verband der englischen Seestreitkräfte erfolgreich mit Bomben an

flotte auf. England glaubte sich für den Winter geborgen. „Sturm und Nebel umhüllen schützend unsere Insel", meinte Churchill, aber schon störte ein deutscher Kampfverband England raus seiner vermeintlichen Geborgenheit wieder auf. Am 13. November unternahmen unsere Flieger einen Angriff gegen die Shetland-Inseln. Am 20., 23. und 26. November wurden Scapa Flow, Schottland und Südengland von deutschen Aufklärern überflogen. Die Aufklärungstätigkeit wurde durch einen erneuten Angriffsflug deutscher Fliegerverbände auf englische Seestreitkräfte in der Nordsee unterbrochen, wobei ein Treffer auf einem Kreuzer erzielt wurde.
Den „schlagkräftigsten" Beweis für die Leistungsfähigkeit der deutschen Abwehr an den Küsten erbrachten die Mitte Dezember unternommenen Versuche englischer Fliegerverbände, die ostfriesischen Inseln anzugreifen und in den nordwestdeutschen Raum einzufliegen. Die Engländer hatten hierbei ihre modernsten Kampfflugzeuge eingesetzt; trotzdem wurden von unseren Jagdfliegern 10 Flugzeuge aus einem feindlichen Verband von 20 abgeschossen und beim zweitenmal von 52 Maschinen sogar 36 zur Strecke gebracht.

Die nebenstehende Karte veranschaulicht, wie weit die Aufklärer und Kampfflugzeuge der deutschen Luftwaffe bei ihren regelmäßigen Flügen nach England vorgedrungen sind — ein wirkungsvolles Dokument gegen die von den Feinden noch immer aufrechterhaltene Phrase von der britischen „Herrschaft über der Nordsee"

Aber die Aufgaben unserer Flieger erschöpfen sich nicht in der Abwehr feindlicher Flieger und in Angriffen auf die feindlichen Seestreitkräfte. Im Zusammenwirken mit den Seestreitkräften weisen sie diesen den Weg an den Feind und unterstützen sie im Kampf durch Angriffe aus der Luft. Dieses Zusammenwirken zwischen unseren See- und Luftstreitkräften hat die englische Flotte aus der Deutschen Bucht vertrieben und damit der Blockadeabsicht Englands gegen Deutschland einen entscheidenden Schlag versetzt. Die glückliche Heimkehr der „Bremen" ist hierfür sichtbarster Beweis. Daß die Odyssee dieses stolzen Schiffes mit der Heimkehr in einen deutschen Hafen enden konnte, war im wesentlichen das Verdienst unserer Aufklärungs- und Schutzflugzeuge, die den Ozeanriesen vor den drohenden Angriffen englischer Seestreitkräfte sicherten.

An der Westfront behielt indes der „behinderte Krieg" seinen Charakter bei. Die französische Luftwaffe, durch einen hohen Bestand an veraltetem Material in ihrer Einsatzfähigkeit gehemmt, enthielt sich einer Angriffstätigkeit auf Ziele im deutschen Staatsgebiet und beschränkte sich auf Aufklärungsversuche, die jedoch durch Flak und Jagdflieger abgewiesen wurden.

Hatten englische und französische Flieger noch zu Beginn des Krieges Flüge zum Abwurf von Flugblättern über deutschem Gebiet unternommen, so wurden diese bald immer seltener. Der Feind hatte die Nutzlosigkeit dieses Flugblattkrieges offenbar einsehen müssen. Die deutsche Front war durch papierene Geschosse nicht zum Wanken zu bringen.

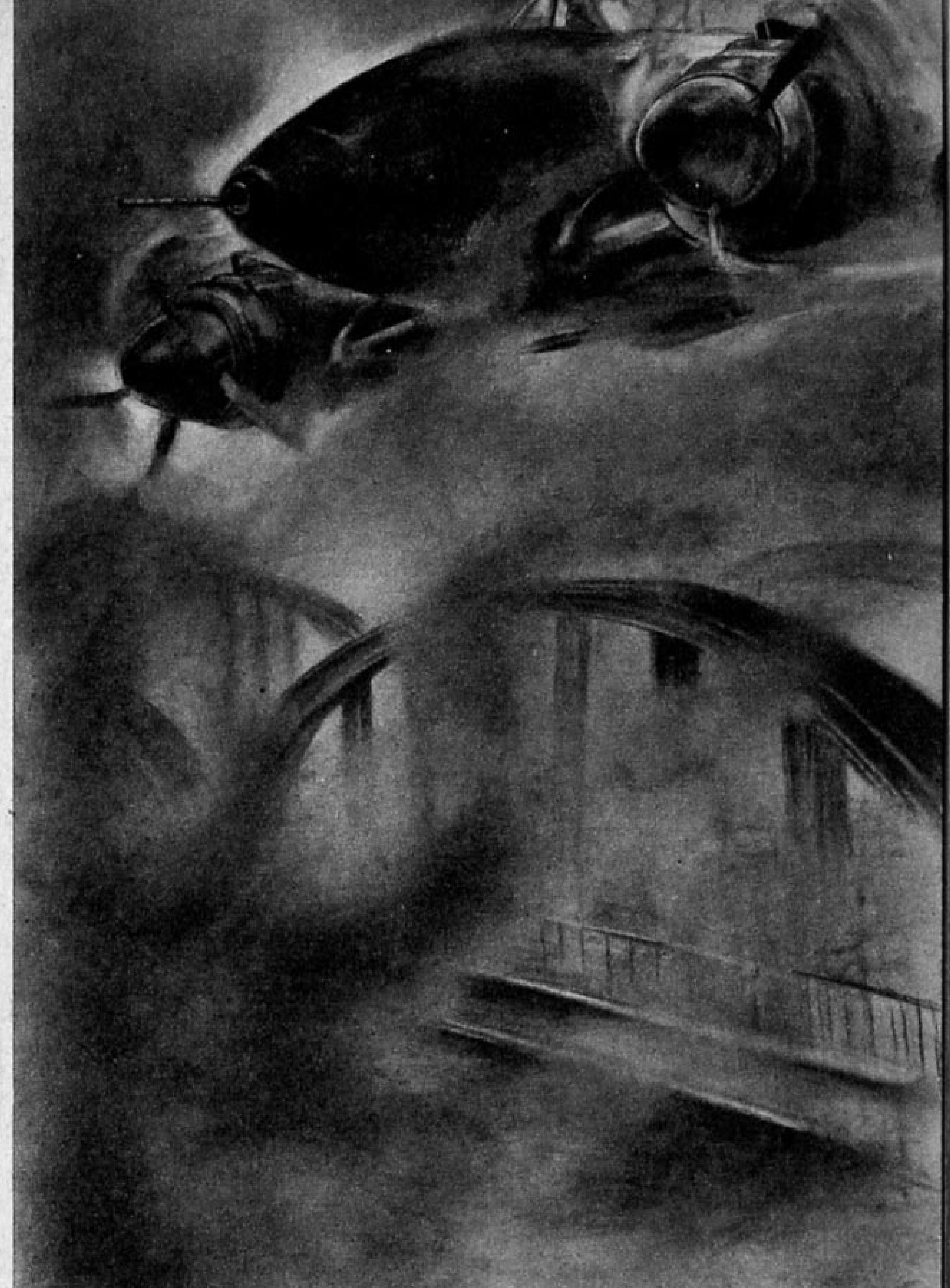
Mit dem Ende des Jahres 1939 ging auch die erste Phase des Krieges im Westen ihrem Abschluß entgegen. Sie hatte bei beiderseitigem Verzicht auf Luftangriffe gegen das feindliche Hinterland, ja selbst auf Bodenziele in der Kampfzone, sich ausschließlich auf die Ausführung und auf die Abwehr von Aufklärungsflügen beschränkt. Angriffsflüge wurden nur gegen die englischen bzw. deutschen Küsten, Häfen und Seestreitkräfte unternommen.

Die Passivität an der Westfront und die Aktivität über See, die sich beiderseits gegen die Kriegsflotten richtete, geben dem Luftkrieg dieser ersten Phase das Gepräge.

Die deutsche Luftwaffe wird jeden Kampf, ganz gleich welche Formen er auch annimmt, siegreich bestehen!

Deutsche Fernaufklärer beherrschen den Luftraum von den Shetland-Inseln bis Marseille! In diesem Aufklärungsraum, der eine Ausdehnung von 2000 km mißt, gibt es für die deutsche Führung keine Geheimnisse mehr. Unsere Flieger haben sie entschleiert. Die Befestigungslinien, die Stützpunkte, die Flugplätze, die operativen Aufmarschräume, die Industrieanlagen und Rüstungswerke, die Kraftzentralen, die Hafenanlagen und Docks, die Lagerhäuser und Brennstofflager, kurz alles, was für die Kriegführung von Wichtigkeit ist, liegt in den von unseren Fernaufklärern heimgebrachten Luftbildern fest. Der Gegner muß sich darüber klar sein, was ein „entschleierter Aufmarsch" heute bedeutet; er bedeutet den Anfang vom Ende.

Flak-Sieg in sieben Sekunden



Im Tiefflug ist die Potez 63, deren massiger Rumpf fast wie eine Granate wirkt, bis zum Rheinufer vorgestoßen

Ein unwirtlich trüber Oktobertag ist über der Rheinniederung aufgedämmert. Nebelschwaden ziehen über den Strom, und dem Flakposten, der nahe dem Ufer auf einer kleinen Bodenerhebung Wache hält, weht ein frisches naßkaltes Lüftchen um die Nase. „Grauer Montag" — diese Parole ist auch schon im Unterstand ausgegeben worden, und ein dichterisches Gemüt hat dazu die Feststellung gemacht: „Vater Rhein sieht heute wie ein Großvater aus." Angestrengt sucht der Posten das Gelände jenseits des Flusses ab, das nur wie durch einen Schleier sichtbar ist. Aber er kennt diese Landschaft ja schon haargenau, die paar Erdwellen, die sich aus der Ebene erheben, den Waldstreifen, die Uferbäume, Büsche und Hecken. Aus dem Nebel, der über dem Wasser liegt, heben sich in einiger Entfernung die Konturen der massigen Rheinbrücke ab.

Es ist acht Uhr morgens, am 16. Oktober. Und plötzlich ist es da, das Signal, auf das die Männer der Flakbatterie seit ihrem Einsatz jede Stunde, jede Minute warten: Alarm! Die Ruhe, die noch einen Sekundenbruchteil zuvor über den Unterkunftsräumen lag, ist wie weggewischt — wie ein elektrischer Schlag ist dieser Alarm in die Soldaten gefahren. Jede Bewegung, jeder Handgriff, jeder Schritt ist immer wieder geübt worden, damit es im Ernstfalle auch sitzt. Und es sitzt. Automatisch wie der Ablauf eines Uhrwerks vollzieht sich das Fertigmachen der Geschütze. Schon sind Drahtgeflecht und Zeltplane, die die Flak-

geschütze gegen Fliegersicht tarnen, heruntergerissen und beiseitegeschafft. Als habe er sich nie von seinem Platz erhoben, so hockt der Richtkanonier auf seinem ledernen Stühlchen hinter dem 2-cm-Geschütz, Hände und Füße griff- und trittbereit an Rädern und Hebeln, und visiert über den langen dünnen Lauf. Jeder Mann steht auf seinem Posten, angespannt und Herz und Sinn auf den kommenden Kampf gerichtet.

Die Meldung lautete, daß ein französischer Fernaufklärer in Richtung „Rheinbrücke bei G." flöge. Scharfe Gläser suchen den Horizont ab, aber noch ist nichts zu sehen. Plötzlich kommt der helle Ruf: „Da ist er!" Und richtig, jetzt haben ihn auch die anderen, eben ist das zweimotorige Flugzeug über den Baumwipfeln eines Waldstreifens sichtbar geworden, aber gleich wieder hinter einer Bodenwelle verschwunden. Aha! ein „Heckenreiter" also, der dicht am Boden heranjagt. 1200 Meter sind es noch, da kann er sich nicht mehr verstecken, und wie ein brüllender Orkan setzt das Feuer der Geschütze ein. Aus den trompetenartig erweiterten Mündungen krachen Schuß auf Schuß die Leuchtspurgeschosse und zeichnen flammende Kurven in den Dunst des Oktobermorgens. Die Luft vibriert von der ununterbrochenen Schußfolge, es drückt auf die Trommelfelle und bis in den Hals hinein.

Jetzt ist der Franzose über dem Rhein, und wie ein Feuerwerk umsprühen die leuchtenden Geschosse den granatförmigen Rumpf des Flugzeugs. Zwei Züge haben den Gegner im Netz, und da sitzt auch der erste Treffer: ein Motor beginnt zu brennen. Grimmige Freude bei den Kanonieren — sieben Sekunden sind seit dem Sichten des Gegners vergangen, und schon ist sein Ende besiegelt. Aus der Haube ist ein großes Stück herausgeschossen, man sieht, wie es klatschend ins Wasser fällt. Der Franzose muß selbst wissen, daß er verloren ist, aber kampflos will er nicht sein Ende finden. Aus dem brennenden Flugzeug jagt er seine MG-Garben hinunter — man sieht deutlich die Bewegungen der beiden Schützen, die Gurt auf Gurt herunterfeuern. Es gelingt ihnen auch, ein Geschütz zu fassen. Verwundet sinken drei Kanoniere um, Kameraden greifen zu, bringen sie zum Unterstand. Der erste hat einen Oberschenkelschuß. Er ruft: „Schaut nach den anderen, die haben's nötiger als ich." Und dann weiter: „Ist er herunter?"

Jawohl, er ist herunter. Brennend liegt eins der modernsten französischen Kampfflugzeuge, die Potez 63, „das" Flugzeug der französischen Armee, für das in der ganzen Welt Reklame gemacht wurde, auf einem Kartoffelacker nicht weit hinter der deutschen Flakstellung. Deutsche



Die Flakzüge haben das Feuer eröffnet. Schuß auf Schuß krachen die Leuchtspurgeschosse aus den Mündungen. Nach wenigen Sekunden liegen sie bereits dicht am Gegner, der sich diesem verderbenbringenden „Feuerwerk" nicht mehr entziehen kann



Überall sitzen bereits die Treffer. Der rechte Motor ist in Brand geraten und läßt eine dunkle Rauchsäule hinter sich. Die halbe Haube ist weggerissen. Verzweifelt feuert die Besatzung; sie weiß, daß ihr Flugzeug verloren ist

Mit ungeheurer Gewalt ist das französische Kampfflugzeug auf den Boden aufgeschlagen, der Rumpf hat sich tief in den Acker eingewühlt, Riesenfäuste scheinen die ganze Maschine auseinandergerissen zu haben. Die Besatzung ist aus ihren Sitzen herausgeschleudert. Nun werden die Flammen ihr endgültiges Vernichtungswerk tun

Soldaten eilen von allen Seiten herbei, ziehen die drei Franzosen, die verwundet sind, aber leben, aus dem Bereich der brennenden Flugzeugtrümmer. Der Flugzeugführer wird auf eine Bahre gelegt. Man öffnet ihm die Fliegerkombination. Auf seinem Uniformrock leuchten Ordensbänder. Er ist Ritter der Ehrenlegion, er trägt fünfzehn hohe Kriegsauszeichnungen. Einer der bekanntesten französischen Piloten, der zahllose Luftschlachten im letzten Kriege glücklich überstand, hat im Kampf mit deutscher Flak seinen Meister gefunden. In seiner Brusttasche findet sich ein Bild des Generalfeldmarschalls Hermann Göring. Auch der Feind blickt bewundernd auf die großartige Persönlichkeit des kühnen deutschen Fliegers, der die deutsche Luftwaffe schuf.
Ein unbändiger Stolz erfüllt die Männer der Flakbatterie. Sie haben ihre Bewährungsprobe glänzend bestanden. An den eingesetzten Geschützen hat jeder einzelne Mann seine Pflicht voll erfüllt. In dem ganz knappen Zeitraum des Kampfes, in Sekundenschnelle, hat er den Beweis für sein Können, das in langer Ausbildungszeit erworben wurde, erbringen müssen, und er hat ihn erbracht. Zum erstenmal war die deutsche Flak im Westen vor die Aufgabe gestellt, den überraschenden Tiefangriff eines feindlichen Fliegers abzuwehren. Nach sieben Sekunden saß der erste Treffer, und mit genau 99 Schuß der leichten Flak ist der Gegner zur Strecke gebracht. Tapfere deutsche Flakartilleristen haben sich einem tapferen Gegner überlegen gezeigt.



Flug in Sturm und Regen. — Bei jedem Wetter sind unsere Flieger auf dem Posten gegen den Feind

II. TEIL

Gliederung und Einsatz der deutschen Luftwaffe

DIE OBERSTE KOMMANDO-BEHÖRDE

Gliederung des Reichsluftfahrtministeriums

Das Reichsluftfahrtministerium ist die oberste Verwaltungsbehörde der Luftfahrt und oberste Kommandobehörde der Luftwaffe.
Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe ist Generalfeldmarschall Hermann Göring.
Der Stellvertreter des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe ist der Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe, Generaloberst Milch. Er untersteht dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe unmittelbar, ebenso wie der Chef des Generalstabes der Luftwaffe, Generalmajor Jeschonnek, der Chef des Ministeramts, Generalmajor Bodenschatz, und der Präsident der Luftwaffenkommission, General der Flakartillerie Rüdel. Auch das Luftwaffenpersonalamt und die Luftkriegsakademie unterstehen dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe unmittelbar.

Dem Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe sind unterstellt: der Chef der Luftwehr, General der Flieger Stumpff, der Generalluftzeugmeister, Generalleutnant Udet, sowie der General z.b.V., Generalmajor Förster.

Dem Chef der Luftwehr unterstehen u. a.:

das Allgemeine Luftamt mit den Abteilungen: Luftverkehr, Luftaufsicht, Reichswetterdienst, Reichsflugsicherung,

das Luftwaffenverwaltungsamt mit den Abteilungen: Haushalt, Besoldung, Bekleidung, Unterkunft, Angelegenheiten der Beamten, Angestellten und Arbeiter,

der Chef des Ausbildungswesens mit den Abteilungen: Ausbildung, Vorschriften, Luftbildwesen und der Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe, die Zentralabteilung.

Dem Generalluftzeugmeister sind u. a. unterstellt:

das Technische Amt mit den Erprobungsstellen der Luftwaffe,
das Nachschubamt.

Dem General z.b.V. sind die Luftwaffeninspektionen unterstellt.

Dem Chef des Generalstabes der Luftwaffe sind sämtliche Abteilungen des Generalstabes unterstellt. Einige Abteilungen sind besonders unter dem Generalquartiermeister zusammengefaßt.



Der Führer und sein Feldmarschall



Generaloberst Milch, Staatssekretär der Luftfahrt und Generalinspekteur der Luftwaffe



Generalmajor Jeschonnek, Chef des Generalstabs der Luftwaffe



General der Flieger Stumpff,
Chef der Luftwehr



Generalleutnant Udet,
Generalluftzeugmeister



Generalleutnant Kühl,
Chef des Ausbildungswesens



Generalleutnant Bodenschatz,
Chef des Ministeramts

Die Gliederung der Luftwaffe im Reich

Das Reichsgebiet ist unterteilt in Luftflottenkommandos.

An der Spitze des Luftflottenkommandos 1, Berlin, steht der Chef der Luftflotte 1 und Befehlshaber Ost, General der Flieger Kesselring.

an der Spitze des Luftflottenkommandos 2, Braunschweig, steht der Chef der Luftflotte 2 und Befehlshaber Nord, General der Flieger Felmy,

an der Spitze des Luftflottenkommandos 3, München, steht der Chef der Luftflotte 3 und Befehlshaber West, General der Flieger Sperrle,

an der Spitze des Luftflottenkommandos 4, Wien, steht der Chef der Luftflotte 4 und Befehlshaber Südost, General der Flieger Löhr.

Ähnlich den Wehrkreiskommandos beim Heer bestehen bei der Luftwaffe Luftgaukommandos als territoriale Dienststellen.

Die Standorte der Luftgaukommandos sind:

Luftgaukommando	I, Königsberg,	Luftgaukommando	VIII, Breslau,
"	II, Posen,	"	XI, Hannover,
"	III, Berlin-Dahlem,	"	XII, Wiesbaden,
"	IV, Dresden,	"	XIII, Nürnberg,
"	VI, Münster i. W.	"	XVII, Wien.
"	VII, München,		



Das Adler-Portal am Gebäude des Reichsluftfahrtministeriums, der obersten Kommandobehörde unserer Luftwaffe

Die Chefs der vier Luftflotten



General der Flieger Kesselring
Chef der Luftflotte 1



General der Flieger Felmy
Chef der Luftflotte 2



General der Flieger Sperrle
Chef der Luftflotte 3



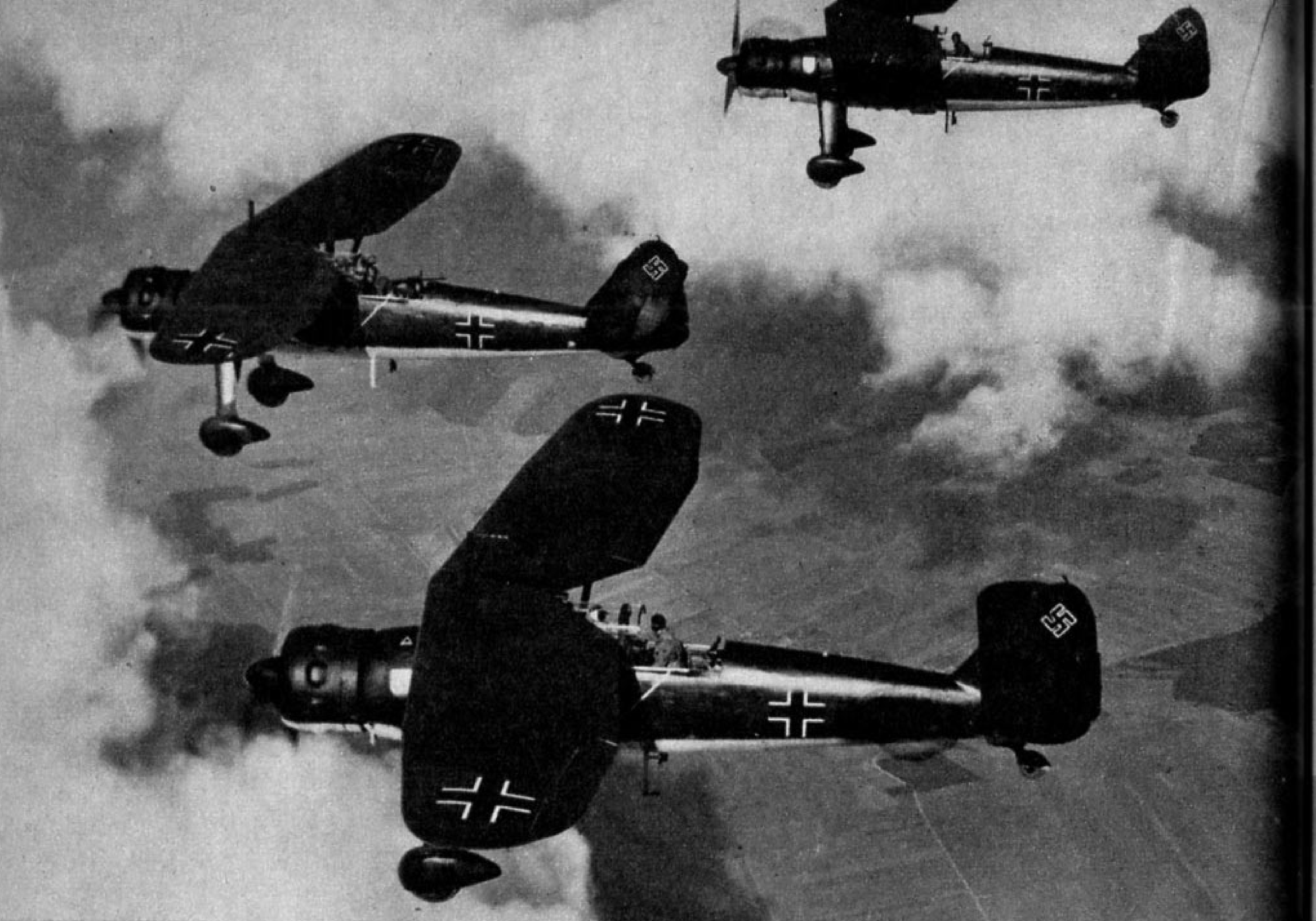
General der Flieger Löhr
Chef der Luftflotte 4



Spähtrupps der Luft / Aufklärer über dem Feind

„— — feldflugplatz rogowo belegt mit dreißig flugzeugen ...“
„— — auf bahnhof lowicz starke abstellungen — zweihundert wagen — drei güterzüge unter dampf ...“
„— — auf straße kutno—lowicz dichter kolonnenverkehr — richtung südost ...“
„— — waffenwerke radom in vollem betrieb — starker verkehr ...“
Funkmeldungen der Fernaufklärer aus dem Feldzug der achtzehn Tage gegen Polen!
Minuten nur, nachdem die Beobachter ihre Ziele gesichtet, lagen die Meldungen entschlüsselt vor den Chefs und Generalstabsoffizieren der Fliegerdivisionen und Luftflotten.
Wiederum in Minutenschnelle waren die Meldungen in Befehle umgesetzt, und die Kampf- und Sturzkampfverbände starteten, um nach kurzem Anflug mit der tödlichen Wucht ihrer Bombenlasten, mit der geschlossenen Feuerkraft der Bordwaffen in die befohlenen Ziele zu wettern, in die Flughäfen, Bahnhöfe, in die Straßenkolonnen und Rüstungswerke.
Wie sah es noch vor fünf Jahren aus? Da war nicht viel mehr als die Erinnerung an eine glorreiche Vergangenheit der deutschen Aufklärer von 1914—1918.
Zu Beginn des Weltkrieges gab es nur Aufklärer, alle anderen Waffengattungen der militärischen Fliegerei sind Abarten, vom Aufklärer abgespalten. Der Jäger, um ihn zu schützen oder zu bekämpfen, der Kampfflieger, um seine Erkundungen in Waffenwirkung umzusetzen.
Die unter dem ehernen Druck der Kriegsnotwendigkeiten mit Riesenschritten vorgetriebene Entwicklung zeigt deutlich eine Gegenüberstellung der Aufklärerflugzeuge vom Beginn und vom Ende des Weltkrieges. 1914 Geschwindigkeiten von 90 bis 100 km und Motoren von 100 PS, mit denen immerhin Flugzeiten von vier bis fünf Stunden Dauer erreicht wurden. Um 2000 m Höhe zu erreichen, brauchte solch Veteran gute 40 Minuten.
Der Fernaufklärer des Kriegsausganges (Rumpler C VII) verfügte schon über 260 PS und eine Geschwindigkeit von 165 km/std. In 27 Minuten stieg er auf 5000 m. Seine Gipfelhöhe, die er in 40 Minuten erreichte, lag bei 7000 m! Die Flugdauer war mit vier Stunden etwa die gleiche geblieben wie bei Kriegsanfang, die Eindringungstiefe aber auf Grund der größeren Geschwindigkeit bedeutend gestiegen.
Die Zertrümmerung unserer ersten Luftwaffe durch Waffenstillstand und Versailles zog einen Schlußstrich, der endgültig schien. Mehr als fünfzehn Jahre mußten ins Land gehen, Jahre des Ringens um Deutschland, bis der Führer und Hermann Göring den Grundstein zur neuen deutschen Luftwaffe legen konnten.
Mit ihr erhob sich auch die Luftaufklärung im wahrsten Sinne des Wortes wie der Phönix aus der Asche der Vergangenheit. In schneller Folge verließen hochwertige Aufklärungsflugzeuge die Konstruktionsbüros und Montagehallen.
Schon im Weltkrieg haben sich zwei verschiedene Arten der Luftaufklärung herausgebildet, die Nah- und die Fernaufklärung. Unter Nahaufklärung versteht man die taktische und die Gefechtsluftaufklärung, die Erkundung im begrenzten Raum. Die taktische umfaßt die Aufklärung der feindlichen Stärke und Aufstellung in einer Tiefe, die im Stellungskrieg etwa 60 km beträgt und in der Bewegung bis zu 100 km. Der Begriff Gefechtsluftaufklärung deutet sich aus der Bezeichnung selbst. Gemeint ist die Erkundung und Überwachung des eigentlichen Kampfgebietes, sowohl beim Feind wie bei der eigenen Truppe. Zur Gefechtsluftaufklärung wird auch der Artilleriefliegerdienst gerechnet.
Der Fernaufklärer hat in seinen Anfängen die Aufgaben der Heereskavallerie übernommen,

Ein Fernaufklärer hoch über Feindesland. Die Besatzung hat das Höhenatmungsgerät angelegt, das sie mit der notwendigen Zusatzmenge künstlichen Sauerstoffs versorgt



Eine Kette Aufklärer Hs 126 auf dem Anmarsch zur Erkundung in 5000 m Höhe. Zum Schutz gegen Erdsicht und gegen feindliche Flakabwehr fliegen die Aufklärungsflieger ihr Ziel nach Möglichkeit über den Wolken an

die operative Aufklärung, die der Führung die Unterlagen für ihre weitgreifenden Entschlüsse liefert. Auch hier hat sich eine Zweiteilung entwickelt, die Fernaufklärung für das Heer und die für die operative Luftwaffe. Der Fernaufklärer stößt tief ins feindliche Hinterland vor, um den Aufmarsch des Gegners zu entschleiern. Als Aufklärer für den Luftkrieg stellt er Lage und Besetzung der feindlichen Flughäfen fest.
Erste Voraussetzung für eine ersprießliche Arbeit des Aufklärers ist die schnelle Beförderung seiner Meldung. Der vor allem im Artilleriefliegerdienst unentbehrlich gewordene Funksprechwechselverkehr hat Möglichkeiten gebracht, an die man im Großen Kriege noch kaum zu denken wagte, und kein Aufklärer möchte mehr das Kehlkopfmikrophon und den Kopfhörer des vertrauten Bordsprechgeräts missen, das die störungsfreie Verständigung der Besatzung untereinander jederzeit gewährleistet. — Aber aller Verfeinerung der technischen Hilfsmittel zum Trotz hat sich vor allem beim Gefechtsluftaufklärer auch die einfachste und ursprünglichste Art der Meldeübermittlung, der Abwurf, erhalten.
Der Nahaufklärer hat die im Weltkriege bewährte zweiköpfige Besatzung seines Flugzeuges beibehalten. Dagegen mußte der Fernaufklärer neue Wege gehen. Auf den oft viele Stunden langen Flügen in großen Höhen kann der Beobachter neben seiner eigentlichen Tätigkeit nicht auch noch den umfangreichen Funkverkehr und die Beobachtung des Luftraumes nach feindlichen Jägern übernehmen. Zu Flugzeugführer und Beobachter trat daher ein dritter Mann, der Funker und Bordschütze.
Wir sahen, daß die Fernaufklärung in zwei völlig getrennte Teilgebiete zerfällt, in die Erkundungsarbeit für die operative Luftflotte, die, unabhängig von den Erdoperationen, selbständig den Luftkrieg führt. Die zweite Art ist die Fernaufklärung für das Heer.

Erstes Ziel des Luftkrieges ist die Niederkämpfung der gegnerischen Luftwaffe im weitesten Sinne. Also nicht nur die Zerschlagung der Flugbasen des Feindes, sondern auch der gesamten Rüstungsindustrie.
Kein Fliegerführer wird je seine Kampfverbände ins Blaue schicken, um Ziele zu bekämpfen, deren Lage an sich vielleicht bekannt, deren Beschaffenheit und Abwehr im Zeitpunkt des Angriffs dagegen nicht erkundet worden sind.
Die Lehre „Kein Luftangriff ohne vorherige Zielaufklärung" ist eine Binsenwahrheit, die schon im Frieden Allgemeingut aller luftgerüsteten Länder war.
Die Arbeit des Fernaufklärers ist sehr vielseitig. Neben der eigentlichen Erkundung von Lage, Art und Beschaffenheit der anzugreifenden Ziele muß er die Gruppierung der zu erwartenden Feindabwehr feststellen und nicht zuletzt den Wetterdienst für die Kampfverbände versehen. Da der öffentliche Wetterdienst mit Kriegsausbruch wegfällt, ist gerade die Wettererkundung eine besonders vordringliche Aufgabe der Fernaufklärer geworden.
Erste Kriegserfahrungen hat eine Anzahl unserer Aufklärer schon in Spanien sammeln können. So wertvoll sie gewesen sein mögen, die besonderen Bedingungen des spanischen Krieges haben den operativen Luftkrieg nicht voll zur Geltung kommen lassen. Denn es war ja ein Krieg im eigenen Lande, und Franco mußte darauf bedacht sein, die notwendigen Zerstörungen in geringsten Grenzen zu halten. Berühmt wurde sein Befehl, die Stromversorgung von Barcelona zu unterbrechen: Stört das Kraftwerk, aber zerstört es nicht.
Die große — man ist versucht zu sagen: die klassische Bewährungsprobe brachte der Feldzug



Der Beobachter mit Karte und Handkamera, den unentbehrlichen Werkzeugen des Aufklärers



Die Waffenschmiede Frankreichs

Le Creusot, der Sitz der Schneider-Werke, ist das französische Essen. Ein deutscher Fernaufklärer hat dieses Rüstungszentrum mit seiner Kammer eingefangen. Für sich gesondert liegen die Hochofenanlage (1) und das Stahlwerk (2). Die langgestreckten Gebäude im Mittelteil der Anlage stellen das Hammerwerk (3) und Walzwerke (4) dar. Die eigentlichen Geschützfabriken (5) finden wir als geschlossene Anlage. Flakstellungen (6) sollen die Schneider-Werke nach allen Seiten gegen Fliegerangriffe sicher.

gegen Polen. Den ersten Feindflug übernahm — wie konnte es anders sein — ein Fernaufklärer, der in der Dämmerungsfrühe des 1. September 1939 Ziele im Korridor und die Wetterlage erkundete.

Von nun ab waren die Fernaufklärer der operativen Luftwaffe unterwegs von Tagesanbruch bis in die sinkenden Nächte. Kein noch so entfernter Winkel des weiten polnischen Landes blieb unbeobachtet. Bis an die russische Grenze wurde Tag für Tag aufgeklärt. In wenigen Tagen waren alle polnischen Feldflughäfen erkundet und — vernichtet.

Und nun vollzog sich eine Entwicklung, die in keiner Friedenstheorie vorgesehen war. Die operative deutsche Luftwaffe fand keine Ziele mehr. Der selbständige Luftkrieg gegen Polen war in wenig mehr als einer Woche abgeschlossen.

Die Kampfverbände und ihre Aufklärer ruhten nicht auf den wohlerworbenen Lorbeeren aus. Die operative deutsche Luftwaffe unterstützte das Heer. Während eine Reihe von Verbänden als entbehrlich auf die Heimathäfen zurückverlegt wurde, warfen sich die bleibenden mit Feuereifer auf die neue Aufgabe, die Bekämpfung der polnischen Erdtruppen. Wieder waren es die Aufklärer, die den Kampffliegern lohnende Ziele wiesen, und als die Beschießung der Festung Warschau begann — nach mehr als geduldigem Zuwarten seitens der deutschen Heeresleitung —, da hatte jeder angreifende Sturzkampfflieger einen Luftbildplan der Festung an Bord, auf dem seine Ziele genau verzeichnet waren. Schon in den ersten Kriegstagen hatten Fernaufklärer die ehemalige polnische Hauptstadt im Luftbild festgehalten, so daß den Kampfverbänden die denkbar besten Zielunterlagen in die Hand gegeben werden konnten. Nur so ist es zu erklären, daß die Zerstörungen auf militärisch oder versorgungswirtschaftlich wichtige Objekte beschränkt blieben.

War der Polenfeldzug die Feuertaufe der Aufklärer unserer operativen Luftwaffe, so sollte der Krieg im Westen ihnen Gelegenheit geben, sich mit einem — verglichen mit den Polen — ungleich stärkeren Gegner zu messen. Auch die geographischen Gegebenheiten sind im Westen weit ungünstiger. Der Einflug nach Polen konnte von drei Seiten nahezu konzentrisch erfolgen, im Westen dagegen sind die Entfernungen bedeutend größer, und gegen England führen sie über Hunderte von Kilometern offener See.

Unablässig sind unsere Aufklärer in voller Tätigkeit. Bei jeder erträglichen Wetterlage erkunden sie die militärischen Ziele in den Feindländern. Welche Drohung gegenüber den Gegnern liegt in diesen Luftbildern, in der Veröffentlichung dieser vorbildlichen Dokumente deutschen



Die Besatzung steigt durch die ausfahrbare Bodenlafette in die zum Aufklärungsflug startbereite He 111



Die Do 17 ist gestartet. Dieses Baumuster wird bei der deutschen Luftwaffe bereits seit Jahren mit großem Erfolg als Fernaufklärer eingesetzt



Zielübungen am MG-Drehkranz in der Aufklärungs-Fliegerschule Braunschweig. Die Besatzung des Aufklärungsflugzeuges muß sich notfalls bis zum Äußersten verteidigen können

Aufklärereinsatzes: Seht her, wir kennen genau die Lage eurer Flugplätze, auch wenn sie noch so gut getarnt sind, eurer Tank- und Munitionslager, wir wissen genau, wie eure Maginotlinie verläuft, nicht ein Werk entgeht uns, wir kennen jede Flakbatterie, die ihr rings um die Hochburgen eurer Rüstungsbetriebe aufgebaut habt!
Der Fernaufklärung für den selbständigen Luftkrieg steht die Fernaufklärung für das Heer gegenüber. Beide können sich überlagern und wirksam ergänzen. Richtet sich der operative Luftkrieg und damit seine Aufklärung gegen Luftwaffe und militärische und wirtschaftliche Kraftquellen des Feindes, so erfaßt die Heeresfernaufklärung die Ziele, deren Niederkämpfung für die Kriegführung auf der Erde von Wichtigkeit ist, also vorwiegend die Mobilmachungs- und Aufmarschplätze des feindlichen Heeres, seine Reserven, sei es auf dem Marsch oder in der Versammlung. Hierher gehören natürlich auch die Nachschubzentralen und Verkehrsknotenpunkte des feindlichen Hinterlandes.
Die taktische Luftaufklärung hat mit dem Einsatz motorisierter Verbände, vor allem der Panzerwaffe, erhöhte Bedeutung erlangt. Ihr obliegen in erster Linie Feststellung und ständige Überwachung der in den Kampfraum eintretenden gepanzerten und motorisierten Truppen. Im Idealfalle muß schon der Fernaufklärer den Anmarsch gepanzerter Einheiten feststellen und Meldung hierüber an den Nahaufklärer weiterreichen. Bei der großen Geschwindigkeit, mit der motorisierte Truppen den taktischen Raum zu durchschreiten vermögen, dürfen sie der Luftaufklärung nicht aus den Augen entschwinden. Überraschungen auf dem Gefechtsfeld wären sonst die unausbleibliche Folge.
Die Gefechtsluftaufklärung ist die Fortsetzung der taktischen nach der vordersten Linie des Feindes hin. Beide werden sich überlagern müssen. Wir sahen bereits, daß die Überwachung des Kampffeldes sowohl beim Gegner wie bei der eigenen Truppe Aufgabe des Gefechtsluftaufklärers ist. Er soll die eigene Führung über jede Bewegung und Veränderung beim Feind auf dem laufenden halten. Die große Tiefe des modernen Gefechtsfeldes, das Bestreben, den Angriff nicht so sehr in der Masse als in tiefer Gliederung vorzutragen, und letztlich die gerade im Gefechtsraum sehr starke Erdabwehr gestalten die Aufgabe des Gefechtsluftaufklärers sehr schwierig.
Der bisherige Kriegsverlauf hat diese im Frieden ausgesprochene Ansicht vollauf bestätigt. Mit der eigentlichen Gefechtserkundung, zu der noch die Tarnüberwachung der eigenen Truppe tritt, ist das umfangreiche Aufgabengebiet des Gefechtsluftaufklärers keineswegs erschöpft. Es ist der Artilleriefliegerdienst, der weiterhin große Ansprüche an Können und Leistung stellt.
Bis vor kurzem war der Aufklärungsflieger — und darin teilte er das Schicksal der Luftnachrichtentruppe — das Veilchen, das im Verborgenen blühte. Die Jäger können ihre Erfolge in den Zahlen ihrer Luftsiege ausdrücken, die Kampfflieger stolz die Wirkung ihrer Bomben als Beleg ihrer Arbeit lichtbilden. Der Aufklärer dagegen, der die Erfolge der Kampfflieger überhaupt erst ermöglicht, trat kaum ins Licht der Öffentlichkeit. Erst die Flüge der Fernaufklärer nach England und Frankreich haben den Bann gebrochen. Um ihre Arbeit weiß heute das deutsche Volk. Von dem entsagungsvollen Einsatz der Nahaufklärer dagegen erfährt die Öffentlichkeit kaum etwas. Nicht daß der Soldat um öffentlicher Lorbeeren willen kämpfte. Die Erfüllung seiner Pflicht ist ihm Lohn genug. Aber gerade der Nahaufklärer verdient es, daß die Heimat sich mehr mit ihm beschäftigt, und vor allem die wehrfähige Jugend muß wissen, welch vielseitiges und interessantes Aufgabengebiet dieser Zweig der Aufklärungsfliegerei ihr bietet.
Der bisherige Einsatz unserer Aufklärungsflieger in diesem Krieg, den Deutschland um sein Dasein zu führen gezwungen ist, hat bewiesen, daß sie hinter keiner anderen Gattung der Luftwaffe zurückstehen. Es ist der gleiche Schwung, der gleiche Drang nach vorn, an den Feind, der sie alle beseelt, und der Rückblick auf fünf Jahre deutscher Luftwaffe darf mit Stolz und Freude feststellen: Unsere Aufklärer sind dank einer überaus sorgfältigen Auslese und Ausbildung jeder Aufgabe gewachsen, die dieser Krieg an sie stellen wird. Sie haben bisher nie versagt, und sie werden es in Zukunft nicht, wo auch immer der Befehl sie erreicht: Aufklärer heraus!

Jäger greifen an!



Auf einem Flugplatz an der Westfront. — Am Waldesrand aufgereiht stehen Jagdflugzeuge; es sind die schnellen, wendigen und stark bewaffneten Messerschmitt-Jäger, mit denen ihre ebenso schneidigen wie erfahrenen Flugzeugführer schon so manchen Einflugversuch feindlicher Maschinen zum Scheitern brachten.
Startbereit hocken die Besatzungen der Alarmrotte in ihren „Kisten", um sofort losbrausen zu können, sobald die Front sie ruft. Um 14 Uhr 30 kommt ein Einsatzbefehl, knappe Minuten später jagt die Rotte bereits über das weite Feld und schraubt sich, rasch frontwärts fliegend, auf einige tausend Meter Höhe. Drei feindliche Maschinen versuchen in der Eifelgegend — wahrscheinlich zu Erkundungszwecken — auf deutsches Gebiet einzufliegen, heißt es in der Meldung von den Beobachtern an der Front.
Ein 24jähriger Leutnant, vor der Heimkehr der Ostmark in das Reich Flieger im österreichischen Heer, erwischt die eine Maschine, es ist eine englische Bristol-Blenheim, zweimotorig, für Aufklärung und Bombenflug bestimmt. In der hellen Mittagssonne sieht er schon von weitem die englische Kokarde leuchten, die bunten Farbringe, „Pfauenauge" nennen sie die Jäger.
Der junge Leutnant wählt seine Angriffsposition so, daß er, aus der Sonne anfliegend, vom Gegner nicht zu früh erkannt werden kann. Dann zieht er seine Maschine hinter dem feindlichen Flugzeug hoch und feuert — im toten Schußfeld fliegend, das von dem beweglichen MG des Gegners nicht bestrichen werden kann — sofort mit MG und Kanone. Rasch versucht der Engländer eine Abwehrwendung, aber er führt sie so ungeschickt aus, daß der Deutsche die Blenheim plötzlich mit ihrer ganzen Breitseite vor sich hat und ihr so recht „den Laden vollschießen" kann. Wieder dreht der Brite seitlich nach unten weg, doch er kann die Messerschmitt nicht abschütteln.
In etwa 2500 Meter Höhe war der erste Angriff erfolgt, inzwischen sind beide Flugzeuge bis auf 600 Meter herabgekommen, und in dieser Höhe spielt sich die Schlußszene des Luftduells ab. Der englische Heckschütze hängt bereits über der Bordwand, er ist schwer verwundet oder sogar tot; nach rückwärts kann sich der Gegner somit nicht mehr wehren. Eine erneute Garbe

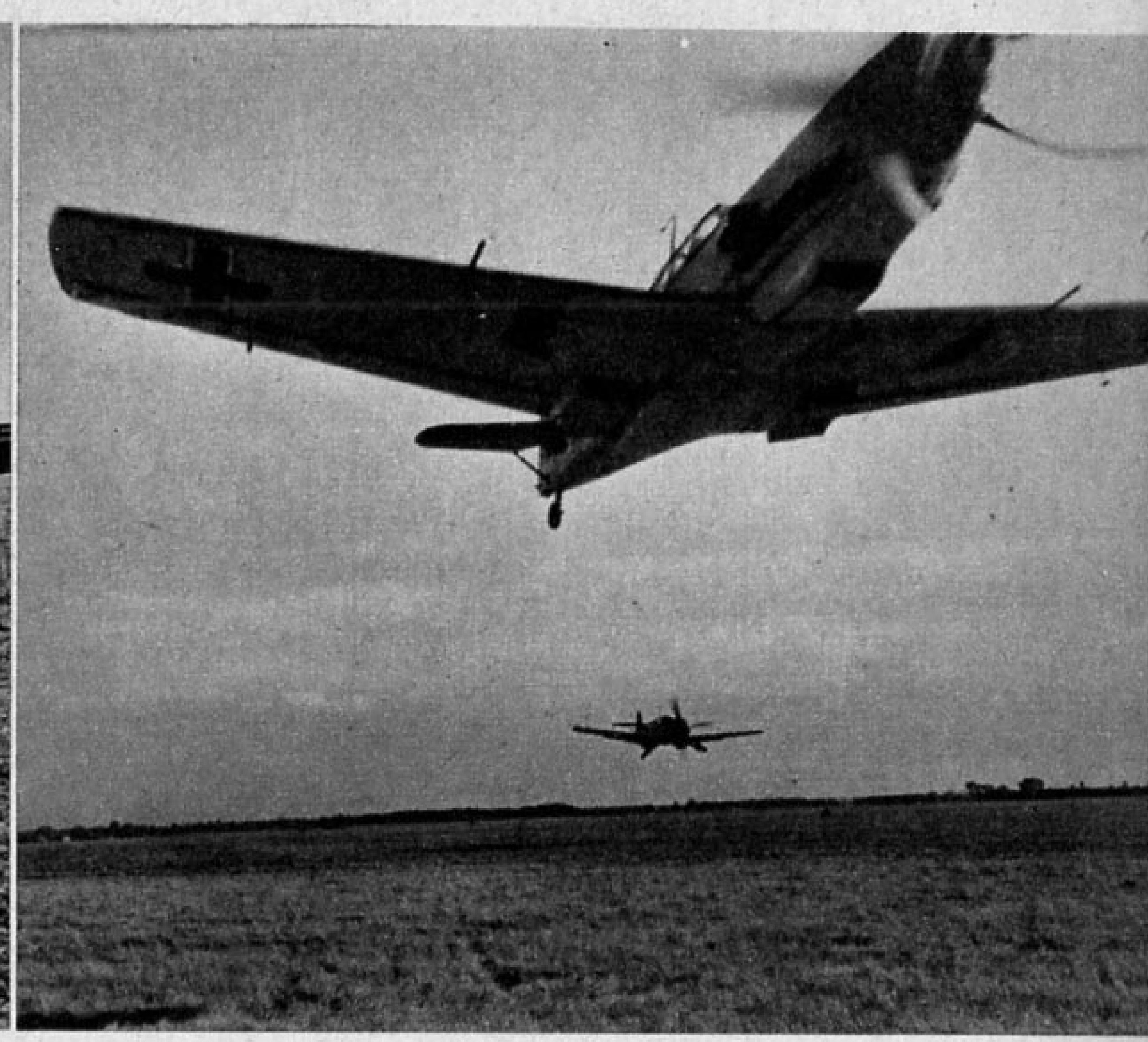




Start zum Feindflug. Eben hat das Bodenpersonal die MG-Streifen für die Waffen der Jagdmaschine an Bord geschafft, da ertönt der Alarm. In größter Eile, mit Unterstützung eines Kameraden, wird der Fallschirm angeschnallt, mit einem Satz ist der Jagdflieger in seinem Führersitz, der Propeller braust auf — schon hebt sich das erste Flugzeug ab. Das alles ist das Werk von wenigen Sekunden

in die Breitseite besiegelt das Schicksal der Blenheim. Steuerlos saust die Maschine steil zu Boden. Dicke Rauchstreifen zwängen sich unter der Haube des linken Motors hervor. Etwa dreißig Meter über dem Boden versucht noch ein Mann der Besatzung mit dem Fallschirm abzuspringen, aber der Schirm öffnet sich nicht mehr. Der ganze Kampf hat nur wenige Minuten gedauert. An der Absturzstelle findet man später leere Munitionstrommeln, ein Zeichen dafür, daß sich die Briten wohl gewehrt haben. Der tapfere Leutnant errang mit diesem Abschuß seinen ersten Luftsieg; seine Maschine hatte nicht einen einzigen Treffer bekommen.

Das sind unsere Jagdflieger! Ihre Aufgabe besteht in der Luftverteidigung der Grenzen des Reiches und im Freihalten des jeweiligen Kampfgebietes von feindlichen Flugzeugen; eng wirken sie dabei mit der Flakartillerie zusammen. Im Verlauf des Weltkrieges wurde die Jagdfliegerei geboren, und keine andere Waffe der Fliegertruppe ist damals an der Front und in der Heimat so stark in Erscheinung getreten wie die Jagdflieger, deren erfolgreichste Männer, wie Boelcke, Richthofen und Udet, zu Heldengestalten für die ganze Nation geworden sind. Als der Führer den Versailler Schandvertrag zerriß und das deutsche Volk wieder wehrhaft machte, da wurde mit der Schaffung der neuen deutschen Luftwaffe auch die Jagdfliegerei wieder zu neuem Leben erweckt. Am 14. März 1935 verlieh der Führer zur Erinnerung an die heldischen Taten der Jagdflieger des Weltkrieges und sein erfolgreichstes Jagdgeschwader dem 1. Jagdgeschwader in Döberitz den ruhmreichen Namen „Jagdgeschwader Richthofen". — Nur besonders geeignete Männer sind es, die als Jagdflieger eingesetzt werden können. Die ihnen gestellten Aufgaben bedingen eine besondere Kampftechnik, die nur für Jagdflieger gilt und die an der Jagdfliegerschule gelehrt wird. Die Voraussetzungen, die den guten Jagdflieger ausmachen, lassen sich in fünf Punkten zusammen-

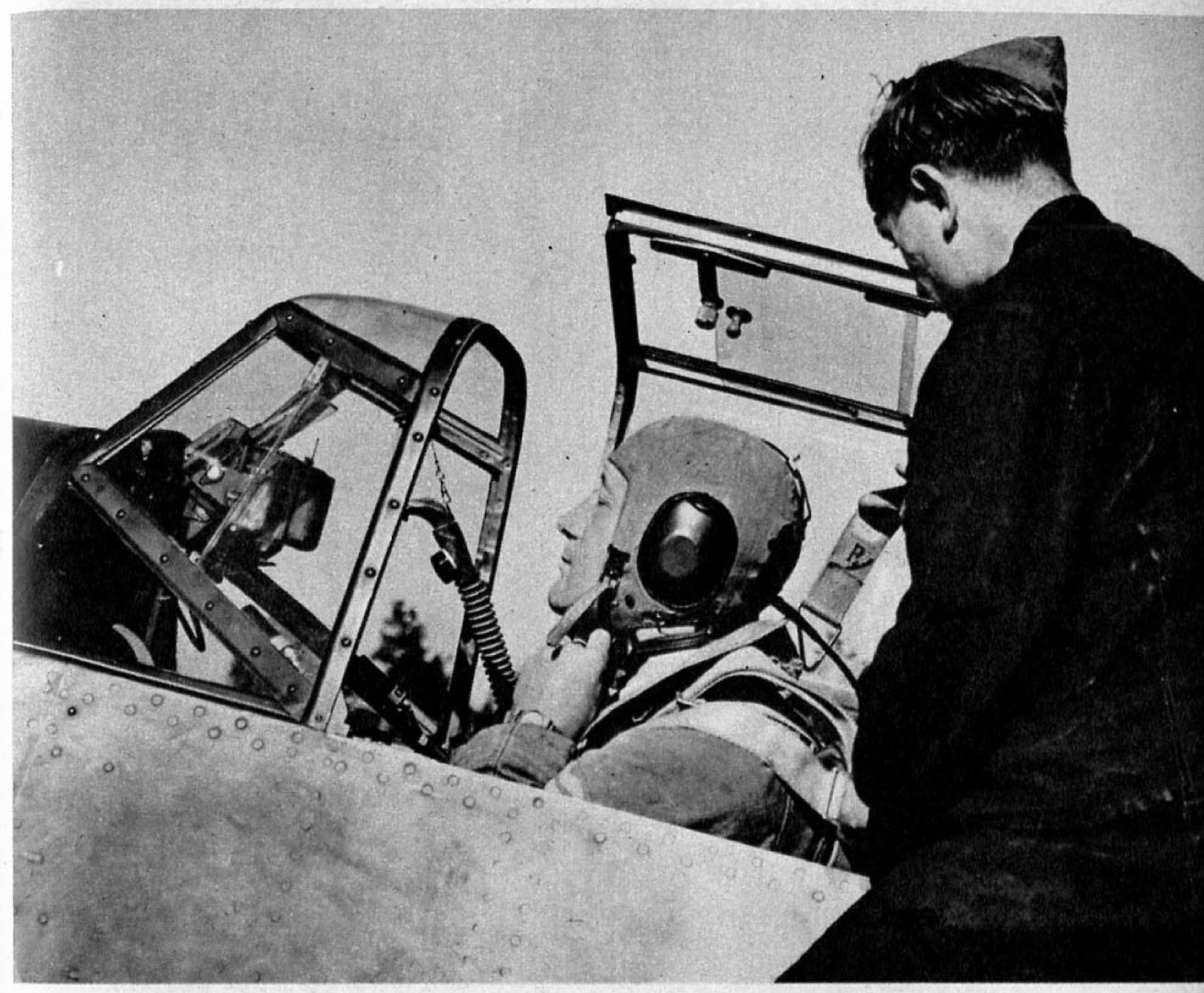



fassen: Restlose Beherrschung der Maschine, Ausnutzung eines jeden sich im Kampf ergebenden Vorteils, alles sehen, rücksichtslos rangehen und gut schießen.

Es gehören wirklich zu einem Jagdflieger sehr große Fähigkeiten. Das moderne Jagdflugzeug, das schnellste aller eingesetzten Kriegsflugzeuge, rast mit 500 bis 600 km/st dahin und kommt im Sturzflug noch auf höhere Geschwindigkeiten. Im Luftkampf mit seinen ständigen Kurven wechselt die Geschwindigkeit in Sekundenschnelle um oft mehrere hundert Kilometer. Die körperliche Beanspruchung des Flugzeugführers ist außerordentlich und erfordert geschmeidige, gesunde Naturen. Es sind nur die besten für die Jagdfliegerei geeigneten Leute, die dabei bleiben können, denn die Auslese auf einer Jagdschule ist streng. Außer Mut und einem grundfesten Charakter müssen noch wichtige andere Voraussetzungen vorhanden sein. Die Männer müssen in ihrem Beruf als Jagdflieger völlig aufgehen können, sonst sind sie ungeeignet. Ein guter Flieger ist noch längst kein guter Jagdflieger!

Für den Jagdflieger ist selbst die Verteidigung immer nur der Angriff, denn seine im Flugzeug fest eingebauten Waffen feuern nur in Flugrichtung, und ein Abwenden vom Gegner kann Gefahr bringen. Die Jagdschule sieht ihren Stolz darin, nur wirklich sehr gut ausgebildete Flieger nach mehrmonatiger strammer Schulung an die Jagdverbände abzugeben, die zum Teil die siegreichen Namen deutscher Lufthelden aus dem Weltkrieg tragen.

Als Beschützer der Heimat, als schneidige Draufgänger haben unsere Jagdflieger heute die große Tradition ihrer Kameraden aus dem Weltkrieg fortgesetzt. Im polnischen Feldzug wurde Hauptmann Gentzen mit sieben Abschüssen der erfolgreichste Jäger. Die von ihm geführte Jagdgruppe konnte 28 polnische Maschinen im Luftkampf abschießen und weitere fünfzig Flugzeuge auf dem Boden zerstören. In dem uns aufgezwungenen Kampf gegen die kriegslüsternen westlichen Demokratien haben unsere Jäger bereits zahllose Beweise für ihre Überlegenheit geliefert. Hervorragendes Flugzeugmaterial, dem die Gegner gleichwertige Maschinen nicht zur Seite stellen können, haben im Verein mit einer beispielhaften Ausbildung des Personals die Vorbedingungen für diese Überlegenheit geschaffen. Als im Dezember 1939 mehrfach starke Verbände der modernsten britischen Langstreckenbomber Typ Vickers-Wellington einen Angriff auf die ostfriesischen Inseln und das deutsche Küstengebiet



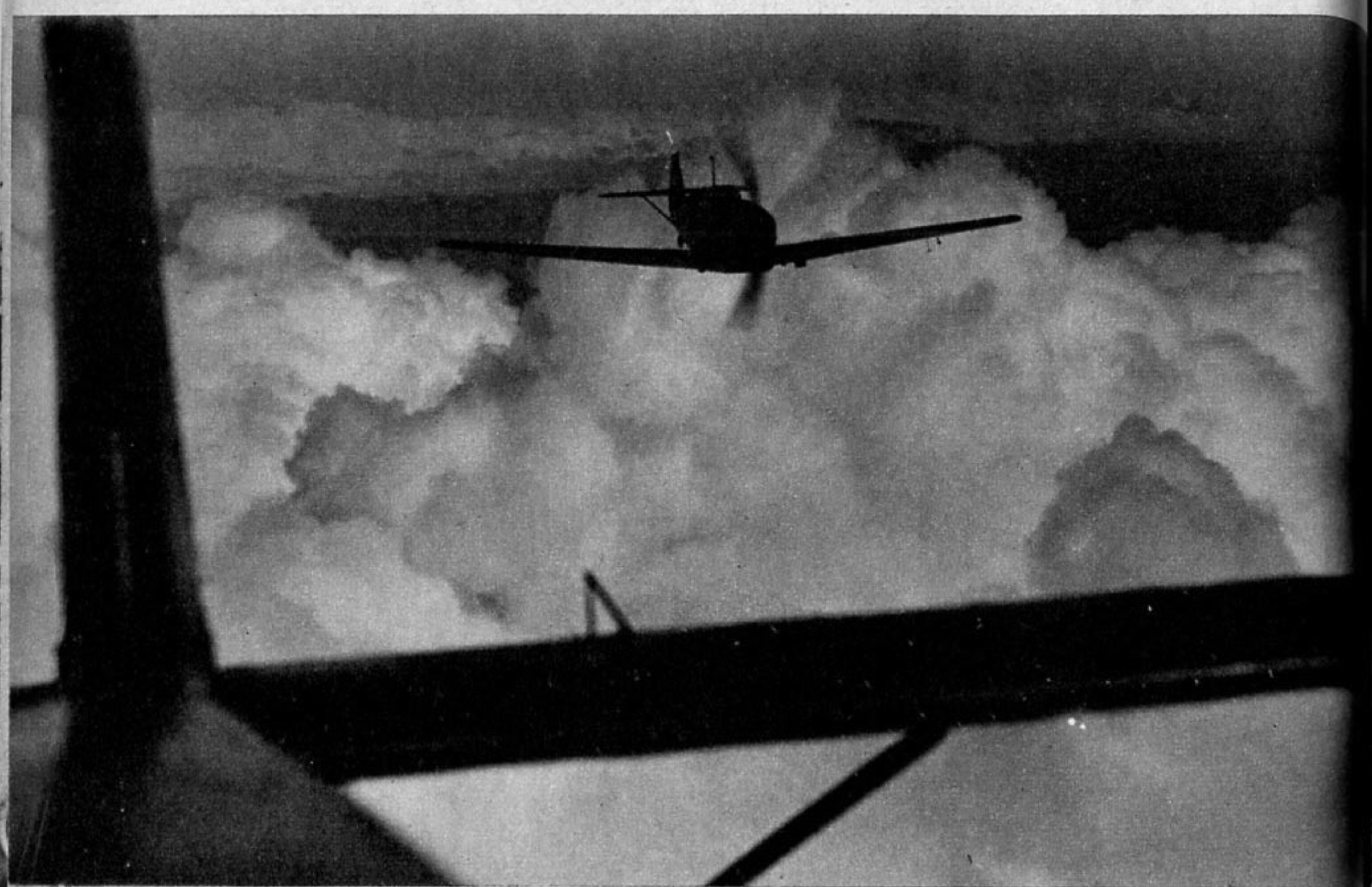
Der Flugzeugführer schnallt sich seine Kappe um. Links von ihm ist der Schlauch des Höhenatmungsgeräts sichtbar. Jäger müssen oft in allergrößte Höhen aufsteigen, in denen sie auf die Zufuhr von künstlichem Sauerstoff angewiesen sind

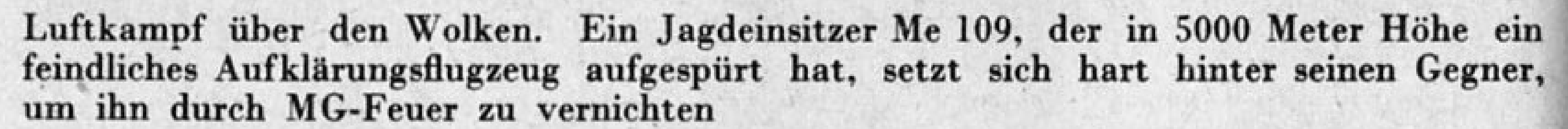
versuchten, preschten unsere Messerschmitt-Jäger dazwischen und machten wirklich ganze Arbeit. Zehn Maschinen, das andere Mal sogar sechsunddreißig Flugzeuge blieben auf der Strecke, und nur einer unserer Jäger in dem einen Fall, zwei in dem anderen Fall, mußten auf See niedergehen. Das waren für die Engländer vernichtende Schläge.

Kämpfer im Jagdflugzeug! — Im schmalen Sitzraum der schnellen Maschine haben sie nicht nur zu fliegen und dabei die mannigfachen Instrumente zu beachten, sie bedienen auch selbst die Funkanlage, die ihnen die Befehle des Staffelführers mitteilt, und zu allem kommt die Hauptsache, die kämpferische Aufgabe, der sich der Jagdflieger natürlich in erster Linie hingeben muß. Da heißt es, in Sekundenbruchteilen das Flugzeug und damit die eingebauten Waffen auf den Gegner einzuvisieren. Da kann schon nicht mehr mit dem Verstand allein geflogen werden, sondern „eigenmotorisch", alles muß aus dem Gefühl heraus abrollen. Es hat schon eine gewisse Berechtigung, wenn die Jagdfliegerei oft als die Krone der Fliegerausbildung bezeichnet wird.

Über den Einsatz der Jagdflieger unserer stolzen deutschen Luftwaffe soll noch ein anderer

Links: Das Gesicht des Flugzeuges. Vorderansicht eines unserer erfolgreichen Jagdflugzeuge Me 109

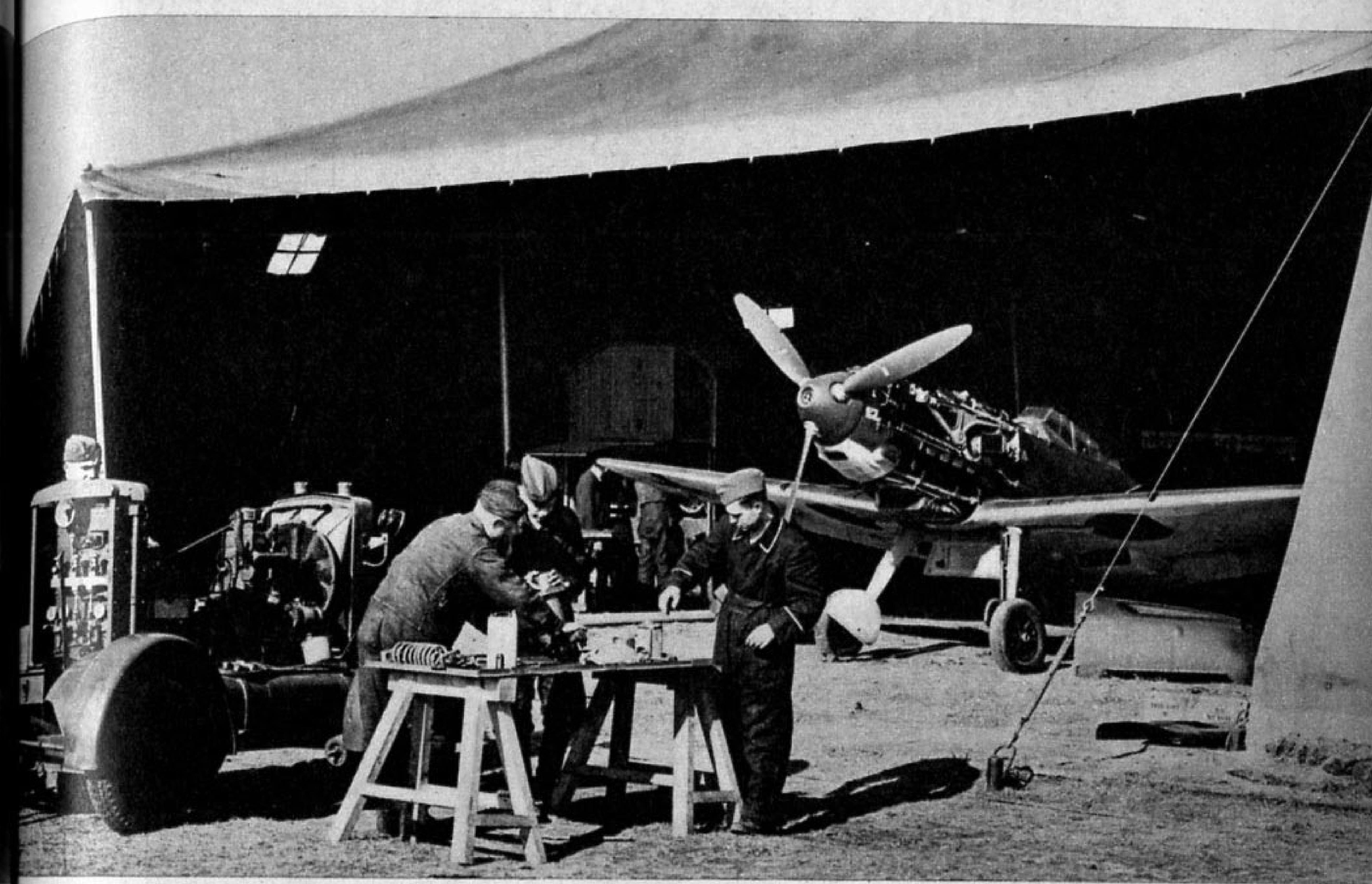




Luftkampf über den Wolken. Ein Jagdeinsitzer Me 109, der in 5000 Meter Höhe ein feindliches Aufklärungsflugzeug aufgespürt hat, setzt sich hart hinter seinen Gegner, um ihn durch MG-Feuer zu vernichten

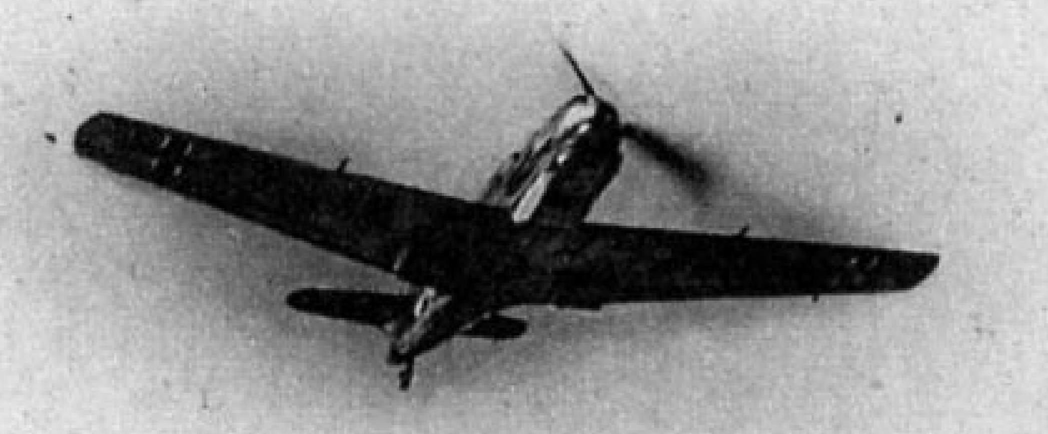
Jäger berichten, wie er an der Weſtfront einen Gegner, es war auch ein Engländer, vernichtet hat. — „Es war Flak-Feuer von der Moſel her gemeldet worden", ſo erzählt er, „und auf dem Anflug ſah ich ſchon die Flak-Wölkchen; etwa 5500 Meter hoch ſtanden ſie, da mußte alſo auch der Feind herumſchwirren. Gegen 13 Uhr 55 ſah ich links von mir in einiger Entfernung die feindliche Maſchine. Als ich auf etwa 200 Meter herangekommen war und gerade anfangen wollte zu ſchießen, ſtürzte ſich wie aus heiterem Himmel eine andere Rotte von unſeren Jägern auf das Wild. Sie preſchte ſo dazwiſchen, daß ich zunächſt nicht zum Schuß kam. Die anderen hatten aber durch ihren Sturzflug noch zu viel Fahrt, ſo daß ſie ſich nicht an der feindlichen Maſchine halten konnten und vorbeijagten. Ich ließ mich nicht vom Gegner abbringen und erreichte ihn unmittelbar nach der anderen Rotte. In gleicher Höhe fliegend, blieb ich 30 bis 50 Meter hinter ihm und ſchoß. Ob die andere Rotte auch Treffer erzielt hatte, weiß ich nicht. Ich ſah nur, wie die Maſchine vor mir plötzlich ins Wanken geriet und abkippte. Ein Mann ſprang aus dem Flugzeug, ſein Fallſchirm trieb ſeitlich mit ihm von der Maſchine weg, die dann auseinanderbrach."

Und die Jagdflugzeuge ſelbſt? — Wie an die Piloten, ſo muß man auch an die Maſchinen mannigfache Anforderungen ſtellen. Sie müſſen ſchnell ſein und ſehr wendig, müſſen raſch ſteigen können und die beſten Sichtverhältniſſe bieten. Alle dieſe Forderungen in einem Flugzeug zu vereinen, iſt eine harte Nuß für den Flugzeugkonſtrukteur. Gute Geſchwindigkeit wird durch geringſten Luftwiderſtand und günſtigſte Formgebung erzielt; Verſtellpropeller und Höhenmotoren ermöglichen eine große Steiggeſchwindigkeit, etliche tauſend Meter müſſen binnen kurzen Minuten erklommen werden. In Geſchwindigkeit und Steig-



Auf dem Fliegerhorst einer Jagdstaffel, Blick in eine transportable Reparaturwerkstatt, die schnell auf- und abgebaut werden kann und mit allen notwendigen Geräten und Werkzeugen für die Ausbesserung von Schäden an Motor oder Zelle ausgerüstet ist

leiſtung wie auch in der Wendigkeit muß ein Jäger jedem anderen Kriegsflugzeugmuſter überlegen ſein. Die deutſchen Jäger, erprobt ſchon bei dem Einſatz der Legion „Condor" im ſpaniſchen Bürgerkrieg, ſind als hervorragend bekannt und vom Gegner gefürchtet. Dasſelbe gilt auch für den Zerſtörer, den ſchweren Jäger, der — wie die deutſche Meſſerſchmitt Me 110, zweiſitzig und zweimotorig — mit ſeinem größeren Flugbereich gegenüber dem kleinen einſitzigen Jäger auch für Aktionen weit über feindlichem Gebiet eingeſetzt werden kann. Mit einer ſtarken Bewaffnung, Kanonen und MGs haben die Zerſtörer eine durchſchlagende Kampfkraft und können ſehr erfolgreich auch gegen Erdziele angeſetzt werden. Im polniſchen Feldzug haben deutſche Zerſtörer feindliche Truppenbewegungen und andere Angriffsobjekte auf dem Boden, wie Flugzeuge, mit größtem Erfolg bekämpft. Mit ſtählernem Vernichtungswillen haben unſere Jagdflieger jeden Gegner angegriffen — ſo heißt es in dem Tagesbefehl, den Generalfeldmarſchall Hermann Göring nach Beendigung des polniſchen Feldzuges an ſeine Luftwaffe erließ — und ſo wird es immer ſein



Stahlhagel aus den Wolken

Einsatz von Kampfflugzeugen und Stukas

Die Straße lag zerrissen, angebohrt von metertiefen Löchern, übersät von Trümmern, in der Landschaft der Bzura. Sie war der ebenso grandiose wie grauenhafte Schauplatz des ersten konzentrischen Einsatzes deutscher Sturzkampfflugzeuge im polnischen Feldzug, und es gab im Osten kein warnenderes und eindringlicheres Beispiel als sie: für die Vernichtungskraft der fliegenden Spezialwaffe Stuka und für ihre Fähigkeit, bodengebundene Gegner, in diesem Falle ein bewegliches, fließendes Ziel, blitzschnell zu überraschen.

Nach tagelangen schweren Kämpfen wankte unter den Schlägen der deutschen Truppen die Hauptmacht der im Weichselbogen zusammengezogenen polnischen Armeen. Zehntausende von Gefangenen fielen in dieser Schlacht in die Hände der deutschen Infanterie. Aus dem Chaos von Flucht und Vernichtung suchten fünf polnische Divisionen Weg und Anschluß nach Warschau. Sie bogen im Rückzug nach Osten und Nordosten ab, um den deutschen Ring am Weichselübergang bei Wyszogrod und an der Furt des Flusses Bzura zu durchbrechen. Das war unter einer guten Führung, die in diesem Falle vorhanden schien, keineswegs eine aussichtslose Operation, wenn man bedachte, daß an diesen Punkten die deutsche Front verhältnismäßig schwach besetzt war.

In den Stunden, da die Spitzen der polnischen Divisionen kurz vor den Übergängen standen, erfolgte der Großeinsatz deutscher Sturzkampfflugzeuge in mehrstündigem Angriff und Anflug auf das etwa zehnmal 10 Kilometer große Gebiet zwischen der Straße nach Wyszogrod und der Bzura. Schon der erste Angriff hatte durch die überraschende Schnelligkeit, mit der er erfolgte, verheerende Wirkung. Er war auf die Straße angesetzt, wo sich kilometerlange



Der entscheidende Augenblick! In der letzten Phase des rasenden Sturzfluges, in dem die Maschine genau auf das Ziel gerichtet ist, wird die Bombe ausgelöst

Links: Mit einem Spezialtransportwagen wird die Bombe zur startbereiten Maschine befördert und dort unter dem Sturzkampfflugzeug eingehängt

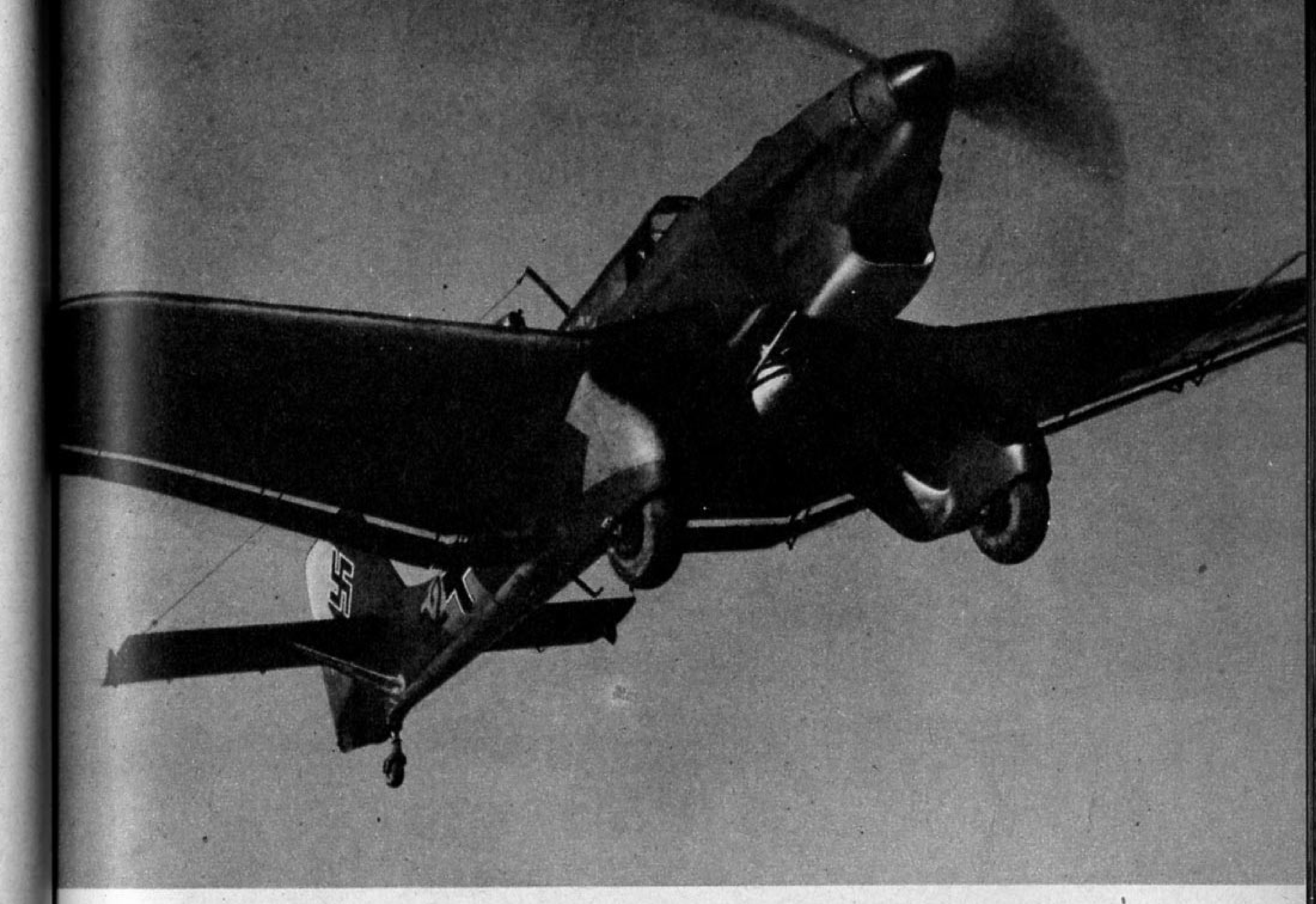
polnische Kolonnen aller Waffengattungen in mehreren Reihen nebeneinander und neben der Straße bewegten. Bis zu diesem Augenblick waren die Polen in guter Ordnung vorangekommen. Doch mit dem Einschlag der ersten Bomben setzte ein Chaos ein, das sich wie eine Welle über das Aktionsgebiet, über alle seine Pfade und Waldwege, die von den Kolonnen verstopft waren, fortpflanzen sollte. Die Schnelligkeit, mit der das Trommelfeuer aus dem Himmel nun einsetzte, erstickte den Versuch einer Abwehr schon im Keim. Vergeblich war die Mühe der Flakkanoniere, ihre Geschütze in Feuerstellung zu bringen, ebenso vergeblich wie jeder Versuch der polnischen Offiziere, die Infanterie zum Widerstand zu veranlassen. Weder Geschütze und MG's noch Gewehre kamen dazu, einen Schuß abzugeben. Dafür aber schienen sich die Schleusen des Himmels für einen stählernen Regen geöffnet zu haben. Es gab keine Möglichkeit, dieser Vernichtung zu entrinnen, und die These, daß der Wald in einem solchen Falle gegen Fliegerangriffe der Truppe ein schützendes Dach sein könne, erwies sich als ein tragischer Irrtum.

Die fünf polnischen Divisionen wurden innerhalb weniger Stunden zerschlagen, wo sie marschierten und standen. Der Gegner fand sie in jedem Winkel des Waldes, er fand sie in den Mulden der Heidelandschaft und in jenem Augenblick, da sich die Artillerie mitten in der Furt der Bzura befand. Es ist fast überflüssig zu schildern, welches Bild der von den deutschen Stukas belegte Abschnitt nach ihrem Angriff bot. Es war ein Bild völliger Aufreibung, vollständiger Vernichtung, aus der die mit dem Leben davongekommenen Menschen starr vor Schrecken, mit bleichen Gesichtern, freiwillig in die Gefangenschaft liefen.

Die Wiedergabe dieser Szene aus der Bzuraschlacht kennzeichnet eindeutig die Verwendungsmöglichkeiten der Sturzkampfflugzeuge. Ihr Einsatz erfolgt vornehmlich auf Ziele, die durch ihre Beweglichkeit oder ihre geringe Angriffsfläche schwer zu treffen waren, also auf marschierende oder fahrende Truppen — wie an der Bzura —, Panzerkampfwagen, Brücken oder Kriegsschiffe. Die Sturzkampfmaschine erinnert in ihrer Gedrungenheit an ein Jagdflugzeug.

Mit vereinten Kräften bringen die Männer vom Bodenpersonal das Sturzkampfflugzeug an die Startstelle, wo es zu neuem Angriffsflug bereitsteht

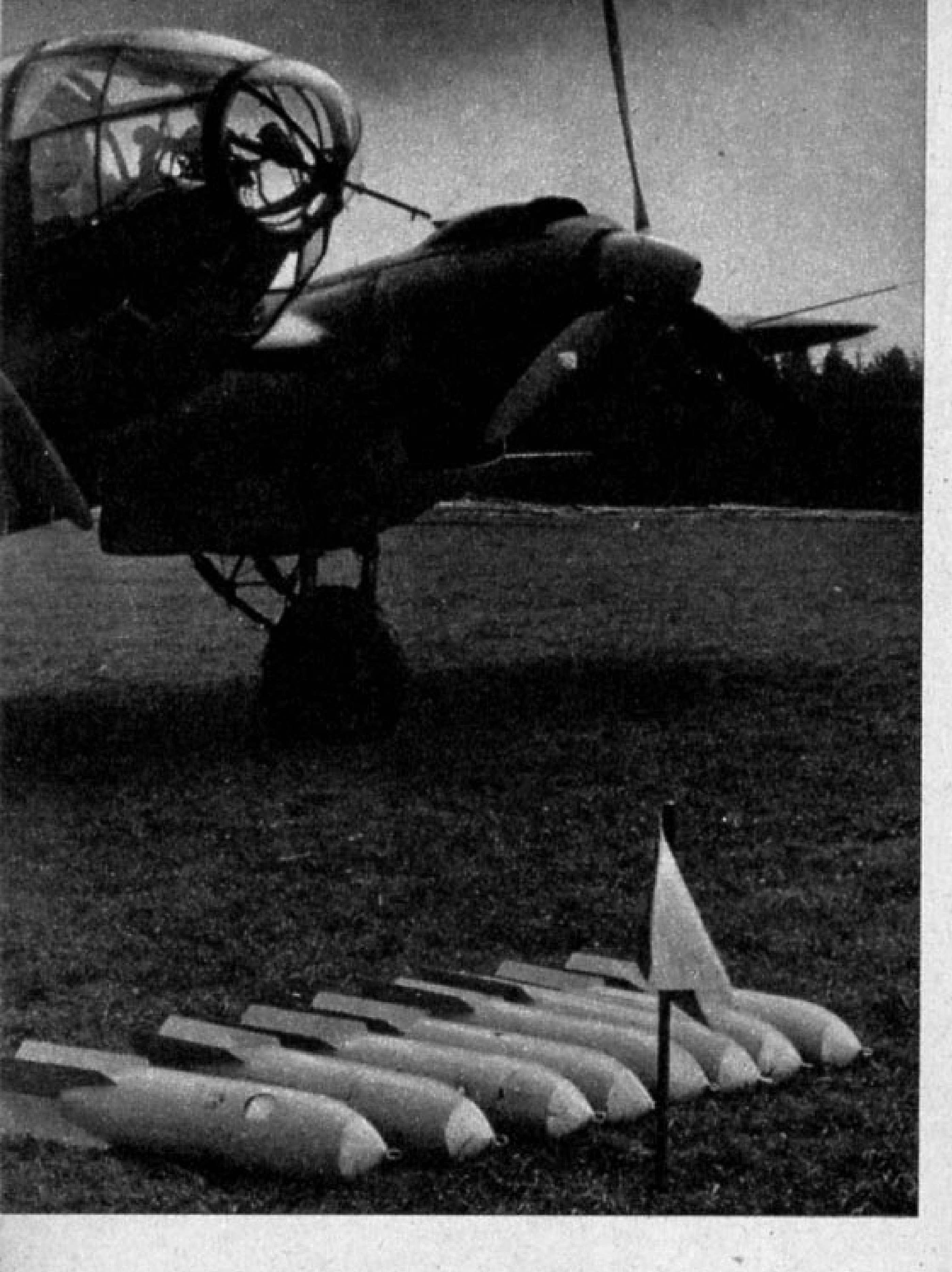




Mit der ganzen Kraft seines starken Motors geht der Stuka gleich nach dem Start auf Höhe — dem Feind entgegen!

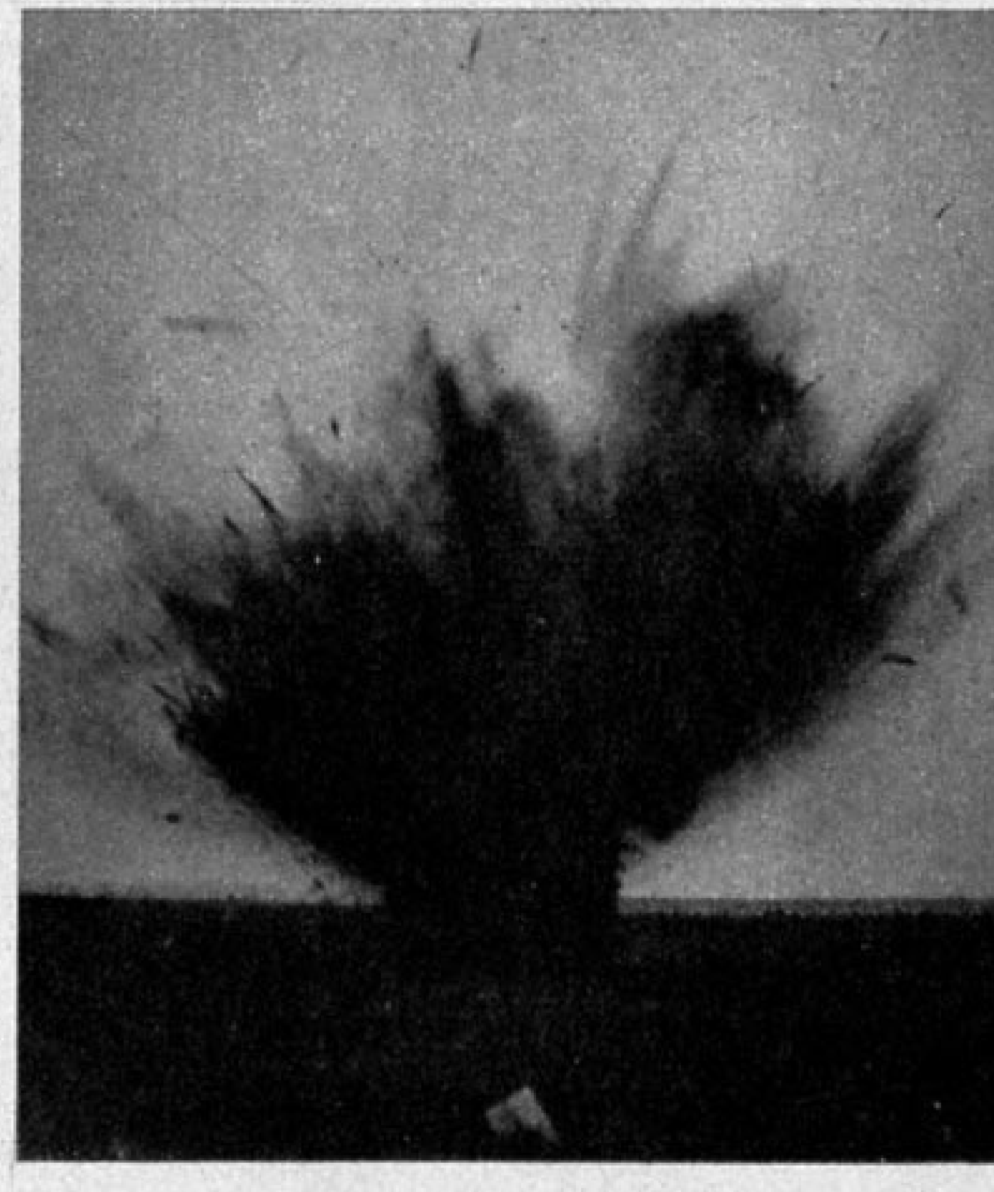


Alarm bei einer Kampffliegerstaffel im Westen. In wenigen Augenblicken sind die Besatzungen, die Fallschirme in der Hand, an ihren Maschinen



Ein Kampfflugzeug He 111 an seinem Startplatz, wo die Bombenladung vor dem Eindflug an Bord genommen wird

Volltreffer! Bereits die erste Bombe sitzt mitten im Ziel, Erde und Steine nach allen Himmelsrichtungen weit in die Luft schleudernd



Die besondere Art des Angriffs stellt außerordentlich hohe Anforderungen an die Festigkeit des Flugzeuges. Bei dem Sturzflug, der die Maschine aus einer Höhe von 5000 bis 6000 Meter in nur wenigen Minuten bis auf die Abwurfhöhe bringt, ist es dem Gegner nur in den seltensten Fällen möglich, Gegenmaßnahmen zu treffen. Das Moment der Überraschung ist die stärkste Waffe dieses Flugzeugtyps, der allerdings an die psychische Widerstandsfähigkeit der Besatzung, die außerordentlich hohen Beschleunigungskräften standhalten muß, große Anforderungen stellt. Im Sturzflug wird von den zumeist zweisitzigen Maschinen eine Geschwindigkeit bis über 600 Kilometer erreicht. Durch den rasenden Sturz, bei dem wie im Jagdeinsitzer das Ziel mit dem ganzen Flugzeug anvisiert wird, erhalten die Bomben zu der normalen Fallgeschwindigkeit noch eine zusätzliche Beschleunigung, die ihre Durchschlagskraft wesentlich steigert. Um sich möglichst jedem Angriff aus der Luft oder von der Erde zu entziehen, führen die Sturzkampfflugzeuge ihre Anflüge in großen Höhen über der Front aus. Erst bei Erreichung des Zieles gehen die Maschinen in den Sturzflug über, mit dem sie aus Wolkendeckung blitzschnell nach unten schießen. Der Sturzbomber wurde in den ersten Jahren nach dem Weltkrieg entwickelt und fand sehr bald Eingang in die Flugparks aller Militärstaaten. Deutschlands neue Luftflotte erhielt das erste Sturzkampfflugzeug im Jahre 1935.

Im Gegensatz zum Stuka, der in seinen bisherigen Konstruktionen über eine Reichweite von nicht mehr als 500 Kilometer verfügte, also in seinem Einsatz bestimmten Beschränkungen

unterworfen war, ist das Kampfflugzeug, der mittlere und schwere Bomber, heute in der Lage, große Strecken zurückzulegen und Angriffe bis weit in das Land des Gegners vorzutragen. Für die Leistungsfähigkeit der deutschen Kampfflugzeuge waren die im Herbst 1939 auf die englischen Seestreitkräfte gerichteten Angriffe in den britischen Seezonen der beste Beweis. Das Kampfflugzeug ist mit seiner fortschreitenden Entwicklung in bezug auf Geschwindigkeit und Tragfähigkeit zu einem der wichtigsten Instrumente der modernen Luftflotten geworden. Noch während des Weltkrieges war es notwendig, Luftbombardements hauptsächlich bei Nacht durchzuführen, da die nicht sehr hohe Geschwindigkeit der damaligen Maschinen nicht nur den Jägern, sondern auch der Flak Abwehr und Vernichtung des Gegners erleichterte. Es handelte sich vor zwanzig Jahren um Großflugzeuge, deren Schwerfälligkeit vielen Aktionen frühzeitig ein Ziel setzte. Gerade die letzten Jahre haben hier Fortschritte gebracht, durch die das Kampfflugzeug zu einer der entscheidenden Waffen des modernen Krieges geworden ist. Aus den Großflugzeugen sind als die gebräuchlichsten

Der Erfolg eines deutschen Bombenangriffs. Das Bild beweist, mit welcher Genauigkeit die Flieger ihre Aufgabe gelöst haben. Die von rechts oben nach links unten führende Straße ist vollkommen gesperrt



Wie gigantische Fische gleiten die schlanken Leiber der Kampfflugzeuge bei ihrem Anmarsch auf das Feindziel in 7000 m Höhe über das Wolkenmeer dahin

Kampfmaschinen zweimotorige Bomber entstanden, deren Bewaffnung und Schnelligkeit es ihnen auch möglich macht, den Luftkampf mit angreifenden Gegnern aufzunehmen. Allerdings ist es keine Frage, daß unter normalen Verhältnissen das Jagdflugzeug, das seine ganze Waffenkraft in eine Front zu schleudern vermag und das infolge seiner höheren Geschwindigkeit ein nur schwer zu treffendes Ziel bildet, seinem Namen Ehre machen muß. Die Wolke, der elementare Feind des Gegners, kann in diesem Falle zur rettenden Tarnkappe des bombenbeladenen Kampfflugzeuges werden, wenn dessen Besatzung rechtzeitig genug die Gefahr des Jägerüberfalls erkannt hat und die Maschine in die himmlische Verneblung hineinsteuert.

Groß sind die Anforderungen, die an die Besatzungen der Kampfgeschwader gestellt werden. Hunderte von Kilometern von der Heimat entfernt treten sie nach vielstündigem Flug in Aktion oder in einen Luftkampf über dem feindlichen Land gegen einen Gegner, der eben mit frischer Maschine und geschontem Menschenmaterial zur Abwehr gestartet ist. Aber ebenso groß und durchschlagend ist der Erfolg des Kampffliegers, wenn er weit hinter den Fronten die Zentralen des Feindes angegriffen, vernichtet und außer Kraft gesetzt hat.

Ein schlagendes Beispiel dafür bot im Polenfeldzug der von Kampffliegern durchgeführte Angriff auf die Bahnanlagen von Lowicz. Das geschah zu einer Zeit, da die Polen die für Militärtransporte unersetzlich wichtige Strecke Posen—Warschau noch in Benutzung hatten. Unterstützt von einigen Stukas gingen eines Tages mehrere Kampfstaffeln nach Lowicz, wo sie innerhalb einer knappen Stunde die gesamten Bahnanlagen außer Betrieb setzten. Das Bombardement war so wirkungskräftig, daß auch der unbeschränkte Einsatz von Menschen es nicht vermocht hätte, die Unterbrechung des Verkehrs innerhalb eines Zeitraumes von weniger als zwölf bis vierzehn Tagen aufzuheben. Durch Reihenabwürfe waren sämtliche

Gleisanlagen, das Bahnhofsgebäude, der Güterumschlagplatz, alle hier stehenden Lokomotiven und Züge vernichtet oder so schwer beschädigt, daß eine Verwendung nicht mehr möglich war. Hinzu kam die Vernichtung von Güterwerten in großem Umfange, die für die Polen von wesentlicher kriegswirtschaftlicher Bedeutung waren. Den Höhepunkt dieses Angriffes bildete die Zerstörung einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke etwa 500 Meter hinter den Bahnhofs- und Güteranlagen. Ein Sturzkampfflugzeug hatte mit metergenauer Treffsicherheit die Brücke in einem Augenblick bombardiert, als sich ein polnischer Militärgüterzug auf ihr befand. Die Wirkung war verheerend. Von der explosiven Kraft der 500 Kilobombe wurde die Brücke buchstäblich gesprengt. In wirrem Durcheinander lagen die von den Pfeilern gerissenen Träger im Wasser, bedeckt von fünf aus dem Zug herausgerissenen Güterwagen, die mit Menschen und Material in die Tiefe geschleudert worden waren. Mit Geschwindigkeiten von mehr als 400 km/st, mit Lasten bis zu 2000 kg Bomben und mehr durchfliegen die Kampfflugzeuge in Höhen, die die Acht-Kilometer-Grenze überschreiten, den Luftraum. Ihre Stärke und Durchschlagskraft, der Geist derer, die sie fliegen, sind in einem Kriege unserer Zeit von entscheidender Wirkung. Der Kampfflieger trägt den Kampf in die Ferne, und sein Erfolg oder sein Ende treffen in einem Augenblick ein, da er, durch Meere oder Länder von seiner Heimat getrennt, einen Gegner über dessen eigenem Land bekämpft, dem alle Waffen der Abwehr zur Verfügung stehen.



Unablässig liegt der Bordschütze in der Wanne auf der Lauer, um seine Kameraden gegen den Angriff feindlicher Jäger zu verteidigen

Unter uns die englische Flotte

Der erste Luftangriff auf englische Seestreitkräfte

Am 26. September 1939 fand der erste Angriff der deutschen Luftwaffe auf englische Seestreitkräfte statt. Tagelang vorher hatten deutsche Aufklärungsflugzeuge den gewaltigen Raum der Nordsee abgesucht, ohne auf nennenswerte englische Schiffseinheiten zu stoßen. Am Abend des 22. September endlich wurde ein Verband englischer Schiffe in der nördlichen Nordsee mit Kurs auf die Südspitze Norwegens gemeldet. Keiner maß dieser Nachricht zunächst größere Bedeutung bei, denn es war bekannt, daß England — und nicht nur aus Prestigegründen — alles versuchen würde, um diesen vorletzten lebenswichtigen Handelsweg zum europäischen Kontinent aufrecht zu erhalten.

Da noch alle Einzelheiten zu dieser Meldung fehlten, wurde angenommen, daß es sich lediglich um eine Sicherung dieses Seeweges durch Zerstörer oder allenfalls Kreuzer handele. Die nächste Meldung jedoch sollte uns eines Besseren belehren: Deutsche Aufklärer stellten am frühen Morgen des 26. September einen starken englischen Flottenverband mit einem Flugzeugträger und drei Schlachtschiffen auf dem Rückmarsch von der norwegischen Küste nach England fest. Die rasch folgende Zusatzmeldung enthielt Standort und Kurs des Verbandes sowie die genaue Bezeichnung von drei Schlachtschiffen: „Hood", „Rodney" und „Repulse".

Das uns allen auch heute noch Unfaßliche war eingetreten: der Engländer — im Vertrauen auf seine Stärke und Unbesiegbarkeit und in dem etwas naiven Glauben, wir würden ihn nicht bemerken oder wenn schon, so doch nicht wagen, ihn anzugreifen — hatte es unternommen, einen modernen Flottenverband in einer geradezu mittelalterlichen Phalanx quer durch die Nordsee fahren zu lassen. Daß ihm hierzu weder sein größtes Schlachtschiff, die „Hood", noch sein schnellstes, die „Repulse", noch sein modernstes, die „Rodney", zu schade waren, beweist, daß es sich lediglich um einen groß angelegten Propagandamarsch handelte mit dem Zweck, den Neutralen die englische Herrschaft zumindest über die nördliche Nordsee eingehend ad oculos zu demonstrieren. Die taktische Ausarbeitung dieses Unternehmens scheint allerdings, ebenso wie die Idee dazu, im englischen Informationsministerium und nicht durch Fachleute erfolgt zu sein. Jedenfalls ist diese Massierung wertvoller Seestreitkräfte im unmittelbaren Aktionsbereich der deutschen Luftwaffe über jeden Verdacht einer seetaktischen Überlegung erhaben. Unser Einsatzbefehl folgte der letzten Aufklärungsmeldung unmittelbar. Noch bis zum letzten Augenblick hielten wir das Ganze für einen geschickt angelegten blinden Alarm, da wir ein solches Maß von Unüberlegtheit, wie es sich aus diesen Meldungen ergab, nicht einmal dem Engländer zutrauten.

Was wir nicht zu hoffen gewagt hatten, traf ein: Nach der errechneten kurzen Flugzeit sahen wir den gemeldeten Verband rechts voraus, begleitet von Leichten Kreuzern und Zerstörern, in hoher Fahrt der englischen Küste zustreben. Ein ideales Angriffs-



Links: Luftaufnahme von Leith, dem Hafenstadtteil der schottischen Hauptstadt Edinburgh am Firth of Forth. Das Luftbild, das von einem der fast täglich über England fliegenden Fernaufklärer gemacht wurde, zeigt die wichtigen Hafenanlagen in aller Schärfe. Die Außenmolen (a), die Hafendocks mit den Umschlaglagerhallen (b) und dem Anschlußgüterbahnhof (c) sind deutlich zu erkennen

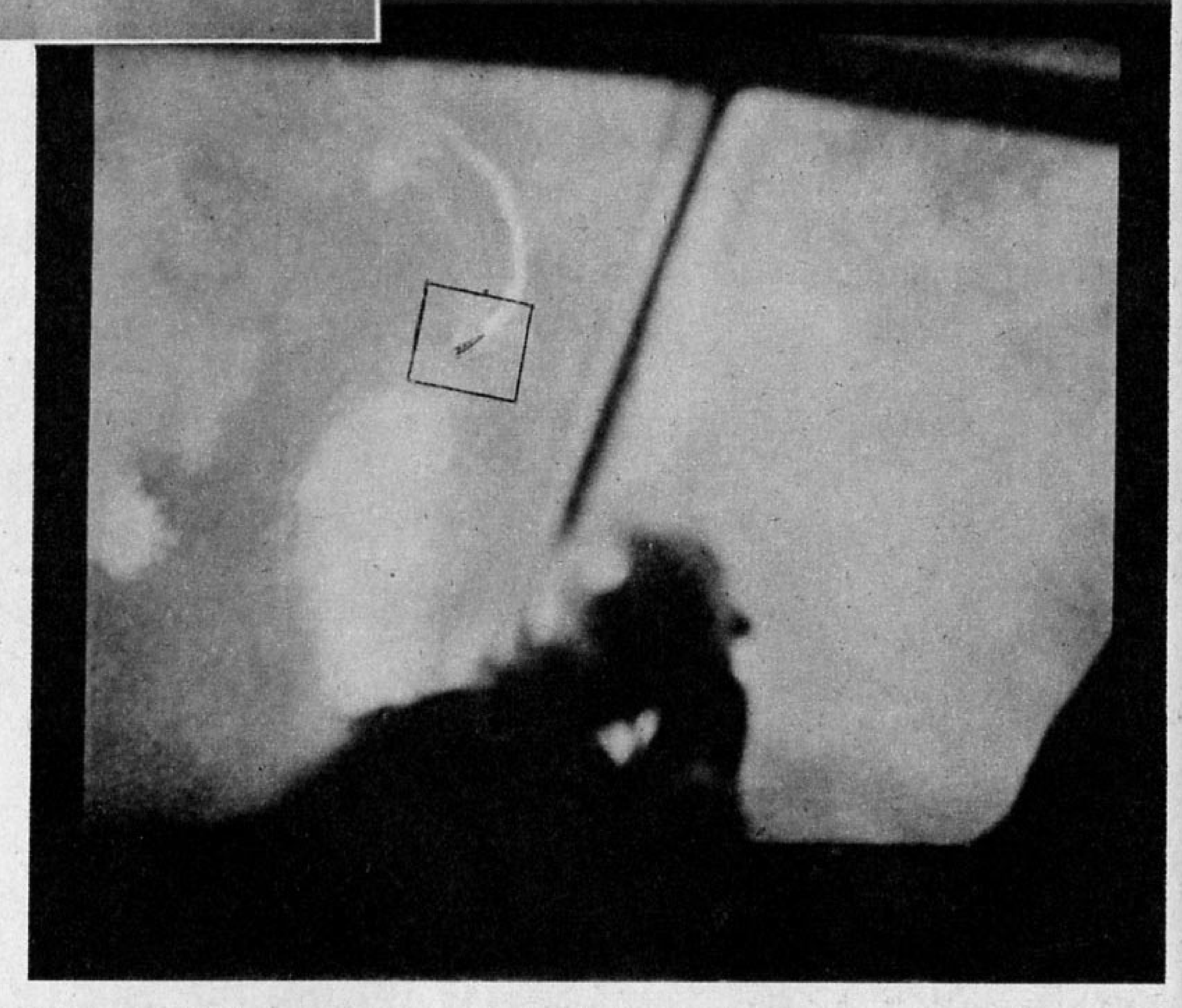


Besprechung vor dem Start zum Feindflug. Die über See eingesetzten Flieger sind mit Preßluftschwimmwesten ausgerüstet, die ihren Träger notfalls viele Stunden über Wasser halten

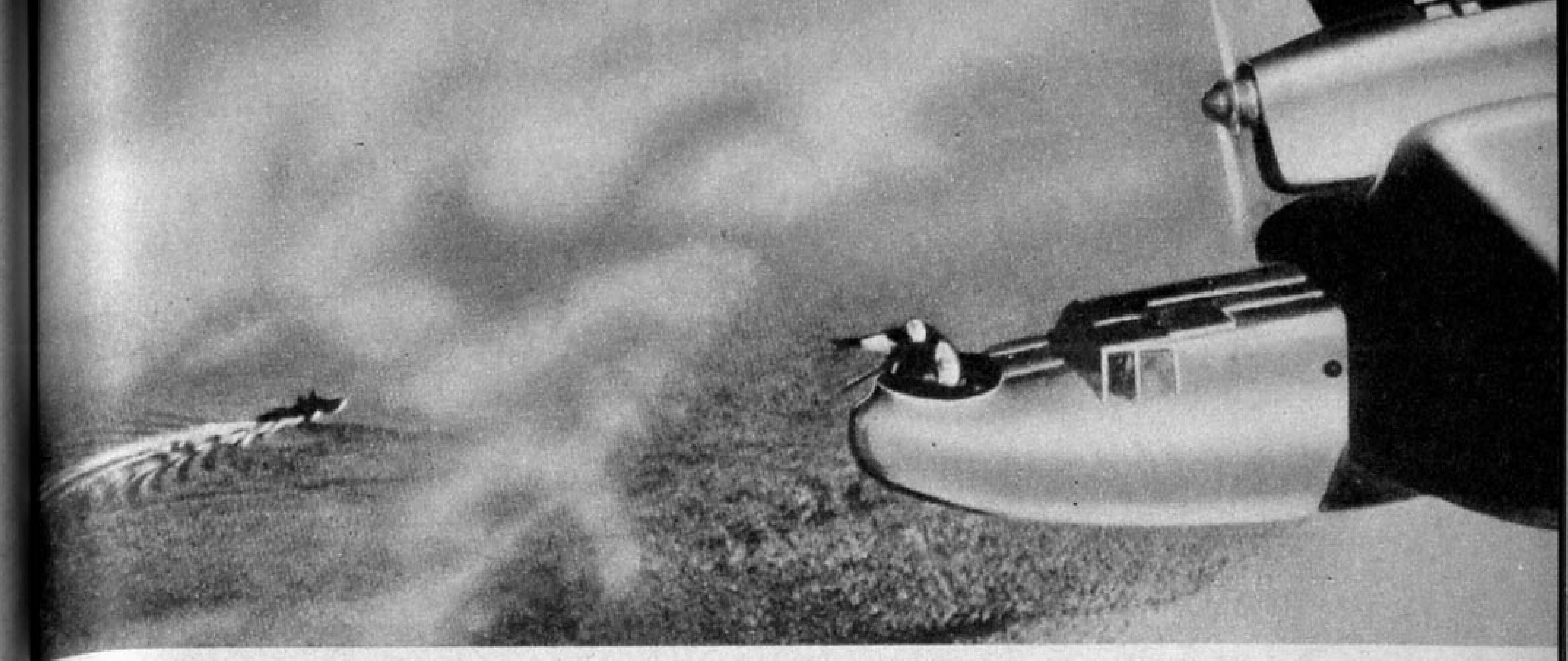
Hinter dem Steuerknüppel beim Angriffsflug auf England



Englands größtes Schlachtschiff reißt aus. Die Aufnahme zeigt, wie sich die „Hood“ vor dem Angriff deutscher Kampfflugzeuge unter der Wolke eines Regenschauers zu verstecken sucht. Der Bug des riesigen Schlachtschiffes, das von einem der deutschen Kampfflieger während des Angriffs aufgenommen wurde, ist bereits unter dem Rand der Wolke untergetaucht



wetter ermöglichte es uns, unbehelligt Höhe zu gewinnen und so den Anflug zu beginnen, ungestört wie auf einem Bombenwurfplatz. Ich sage ungestört, denn der bald sehr lebhafte Einsatz der Flaktätigkeit hat uns bei unserem Angriff sicherlich weniger beeindruckt als unsere gut sitzenden Bombenwürfe den Gegner.
So ist es zu erklären, daß die Engländer schließlich ihre Abwehr darauf beschränkten, im Zick-Zack-Kurs hin und her zu fahren und sich unter der nächsten schützenden Wolkendecke zu verstecken.
Hier setzte die Tätigkeit unserer Sturzkampfflugzeuge ein, die den Gegner wieder aufscheuchten und uns damit die Möglichkeit gaben, die einzelnen Schiffe dieses jetzt völlig auseinandergeplatzten Verbandes anzugreifen.
Es ist eine Selbstverständlichkeit für jeden Kampfflieger, stets das wertvollste Ziel aufs Korn zu nehmen. So ist es kein Wunder, daß sich der Angriff fast ausschließlich auf die „Hood“ konzentrierte, da sich der Flugzeugträger inzwischen in einem kleinen Regenschauer getarnt hatte, wo er den Sturzbombern überlassen werden mußte, die ihn bald darauf mit Erfolg angriffen.
Die Treffer auf der „Hood“ waren von meinem Flugzeug aus gut zu erkennen, da die Würfe



Da unten — der Feind! Einer der großen Augenblicke im Leben des Aufklärers, wenn er auf den Vorposten des Gegners stößt

von der unmittelbar vor uns liegenden Kette erfolgten. Ich selbst konnte deutlich einen Treffer auf der Backbordseite des Vorschiffes beobachten, ein weiterer Treffer mittschiffs wurde mit Sicherheit, ein dritter mit großer Wahrscheinlichkeit festgestellt. Die von der britischen Admiralität gemeldeten „Wasserspritzer“ auf der „Hood“ waren zweifellos auch vorhanden. Sie sind auf die übrigen Bomben zurückzuführen, die in unmittelbarer Nähe des Schiffes einschlugen und deren riesige Wassersäulen, selbst aus unserer Anflughöhe gesehen, das Schiff zeitweilig zu begraben schienen. Leider reichte der Tag nicht aus, um noch mehr Verbände zum Angriff nachzuziehen. Daß die eingesetzte Staffel ohne Verluste, ja auch ohne nur einen einzigen Flaktreffer zurückkehren konnte, ist ein Beweis dafür, wer bei einem Seeluftgefecht stets den kürzeren ziehen wird. Dies mag auch der britischen Admiralität plötzlich klargeworden sein. Es scheint, daß sie nunmehr selbst wieder den Oberbefehl über die englische Flotte übernahm. Die „Grand fleet“ tat jedenfalls jetzt das einzig Richtige: sie verschwand! Deutsche Aufklärer, die ihr bis zum Eintritt der Dunkelheit auf den Fersen blieben, stellten eine ruckartige Kursänderung in Richtung auf Scapa Flow sowie das Fehlen der „Hood“ und des Flugzeugträgers fest.
Der nächste Tag ergab daher zu unserer Enttäuschung das Bild einer gähnenden Leere in der gesamten Nordsee. Wir waren, diesmal im größeren Verband, zur bewaffneten Aufklärung in einem breiten Streifen bis zur schottischen Küste angesetzt.
Obgleich mehrere kleine Vorpostenschiffe überflogen wurden, scheint man mit der tatsächlichen Ankunft deutscher Kampfflugzeuge in Schottland nicht gerechnet zu haben. Erst als meine Kette am Ausgang des Firth of Forth auf einen englischen Kreuzer stieß und die erste Bombe gefallen war, setzte ein heftiges Abwehrfeuer von den Flakbatterien, insbesondere von der befestigten Isle of May, ein. Der angegriffene Kreuzer wehrte sich durch lebhaftes Feuer und versuchte, in hoher Fahrt unter einer Wolkendecke in Richtung auf Land zu entkommen. In dem Bestreben, möglichst rasch einen Hafen zu erreichen, scheint es der Schiffsführung entgangen zu sein, daß die Wolkendecke lückenhaft war. Es wäre klüger gewesen, langsam zu fahren oder gar zu stoppen, so aber erschien das Schiff immer wieder in unserem Blickfeld, wobei es freilich von uns weniger gesehen haben mag als wir von ihm. Um so größer wird die Verwunderung gewesen sein, als weitere Bomben fielen, von denen eine unmittelbar vor dem Bug und die nächste mitten auf dem Vorschiff einschlug. Zur Abwehr feuerte der Kreuzer, anscheinend ungezielt, durch die Wolkendecke. Besser lag das Abwehrfeuer der Landbatterien, die uns auch daran hinderten, den Schaden näher zu betrachten. Es war jedoch deutlich festzustellen, daß nur noch die Batterien des Achterdecks feuerten und daß das Schiff, offenbar mit äußerster Kraft, rückwärts fuhr.

Obgleich die Anflüge wegen der dauernden Behinderung der Sicht fast eine Stunde dauerten und unmittelbar unter Land stattfanden, erfolgte keine Jagdabwehr. Auch der Abflug blieb unbehelligt.
Die Meldungen der übrigen Flugzeuge, die ebenfalls sämtlich zum Heimathafen zurückkehrten, ergaben keinerlei positive Ergebnisse. Die englische Flotte blieb verschwunden. Vergeblich suchten unsere Aufklärer auch in den nächsten Tagen und Wochen den Gegner. Endlich gelang es, ihn weit außerhalb des Nordseeraumes an der Westküste Norwegens zu stellen. Am 9. Oktober sah er plötzlich seine dort im hohen Norden sicher nichts Böses ahnenden Kriegsschiffe von einer großen Anzahl deutscher Kampfflugzeuge angegriffen. Der Gegner wehrte sich mit allen Mitteln. In richtiger Erkenntnis der bisher negativen Wirkung seiner Flakabwehr schritt er zu einem anderen Mittel: Alle dort vorhandenen Kreuzer und Zerstörer schossen bei Annäherung der deutschen Flugzeuge ein wildes, ungezieltes Feuer, das sich wie eine Wand vor den Angreifer stellte. Doch gehört schon mehr dazu, um einen Kampfverband, der nach langem, langem Anmarschweg endlich ein Ziel vor sich sieht, vom Angriff abzuhalten. Der Erfolg war einseitig — es wurden bei diesem Gefecht zwei Schiffe getroffen. Die Tendenz der Engländer, sich weiteren Luftangriffen auszusetzen, muß als ausgesprochen lustlos bezeichnet werden. Außer kleinen und kleinsten Einheiten war auch in den nächsten Tagen nichts aufzutreiben. Erst am 16. Oktober wurden im Firth of Forth ein Schlachtschiff und einige Kreuzer festgestellt. Spätere Aufklärungsmeldungen ergaben, daß es sich um die „Repulse" handelte, die im Schutz einiger Kreuzer in das Trockendock von Rosyth geschleppt wurde. Einige gegen Mittag gestartete deutsche Kampfflugzeuge stellten die englischen Kreuzer an der Forthbrücke. Es gelang, der „Edinburgh" einen schweren Treffer beizubringen — der „Southampton" dürften die unmittelbar neben ihrer Bordwand einschlagenden Bomben unangenehm gewesen sein, und auch der Zerstörer „Mohawk" mußte dran glauben. Im Gegensatz zu den vorherigen Angriffen setzte an diesem Tage eine lebhafte Jagdabwehr ein. Zwei der englischen Jäger wurden abgeschossen. Im Verlauf des Luftgefechts, das sich zum Teil direkt über der Stadt Edinburgh abspielte, wurden allerdings auch zwei von unseren Flugzeugen so getroffen, daß sie notlanden mußten. In der Absicht, in Englands „sicherstem" Kriegshafen, Scapa Flow, noch aufzuräumen, wurde am nächsten Tage, dem 17. Oktober, ein Angriff auf die dort liegenden Kriegsschiffe durchgeführt. Es scheint jedoch, daß die Engländer aus dem vorhergegangenen U-Boot-Angriff von Kapitänleutnant Prien bereits die Konsequenzen gezogen hatten — was noch in Scapa lag, war kaum eine Bombe wert. Doch wollte man den Flug nicht vergebens durchgeführt haben: die „Iron Duke", einst Englands stolzes Flaggschiff, wurde mit mehreren Treffern belegt.
Die Luftüberlegenheit über der Nordsee war erkämpft. Schon die ersten Angriffe am 26. und 27. September, vor allem aber die nachfolgenden Unternehmungen, die in Ermangelung näherer Gegner außerhalb des Nordseeraumes oder in den englischen Liegeplätzen selbst stattfinden mußten, beweisen es; die unbestrittene Luftüberlegenheit über der Nordsee bedeutet gleichzeitig die Seeherrschaft in diesem Raume.



Das ist Sheerness, die Stadt und Festung vor der Themsemündung westlich London, aufgenommen von einem deutschen Fernaufklärer. Sheerness hat besonders wegen seiner großen staatlichen Werftanlage eine kriegswichtige Bedeutung. Im Luftbild heben sich deutlich ab (a) die Staatswerft mit Docks und Hellingen, (b) das Küstenfort, das die Einfahrt in den Medway schützt, (c) Küstenbatterien, deren Geschütze auch die Einfahrt nach London sichern sollen, und (d) die alte Stadtbefestigung mit einem Wassergraben. Links oberhalb des Küstenforts zwei Schnellboote, die sich durch hohe Fahrt einem Fliegerangriff entziehen wollen



Kein Feindflug ohne Fallschirm, den „Rettungsring der Luft“

„Feuer frei!“

Flak allezeit einsatzbereit

Im Kampf um die Befreiung Spaniens empfing die deutsche Flak unter den ruhmreichen Zeichen der Legion „Condor“ ihre erste Feuertaufe. Die Welt horchte auf, als sie von der beispiellosen Wirkungskraft dieser jungen Waffe erfuhr. Bei dem Gegner meinte man gar, daß es hier nicht mit rechten Dingen zugehen könne, so treffsicher saßen die Granaten unserer Kanoniere. In einer fast abergläubischen Furcht stand man in den Reihen der Feinde dieser Verbindung von höchster technischer Vollendung und vorbildlichem soldatischem Einsatz gegenüber. Auch im Kreise der deutschen Kameraden bezichtigt man wohl die Männer mit den roten Kragenspiegeln bisweilen mit anerkennendem Schmunzeln der „Schwarzen Kunst“, was sich die Kanoniere der Flak gern gefallen lassen, denn sie sind stolz auf ihre Waffe — und können es mit Recht sein.

Welcher Aufschwung in wenigen Jahrzehnten! Noch im Weltkrieg, in den das deutsche Heer mit ganzen 18 Ballonabwehrkanonen — den Vorgängern unserer modernen Flak — eingetreten war, hatte die unter den damaligen Verhältnissen schon recht tüchtige Flakartillerie den Scherznamen „Andreas Hofer“-Batterien erhalten, wobei man aus dem bekannten Volkslied anzüglich auf die Worte „Ach, wie schießt ihr schlecht . . .“ anspielte.

Wie lange ist das schon her! Die deutsche Flak ist eine der schlagkräftigsten und treffsichersten Waffen in der Hand der Kriegführung und ein Kernstück der Luftverteidigung zum Schutze von Heimat und Volk geworden. Sie blickt nicht nur auf eine großartige technische Ent-

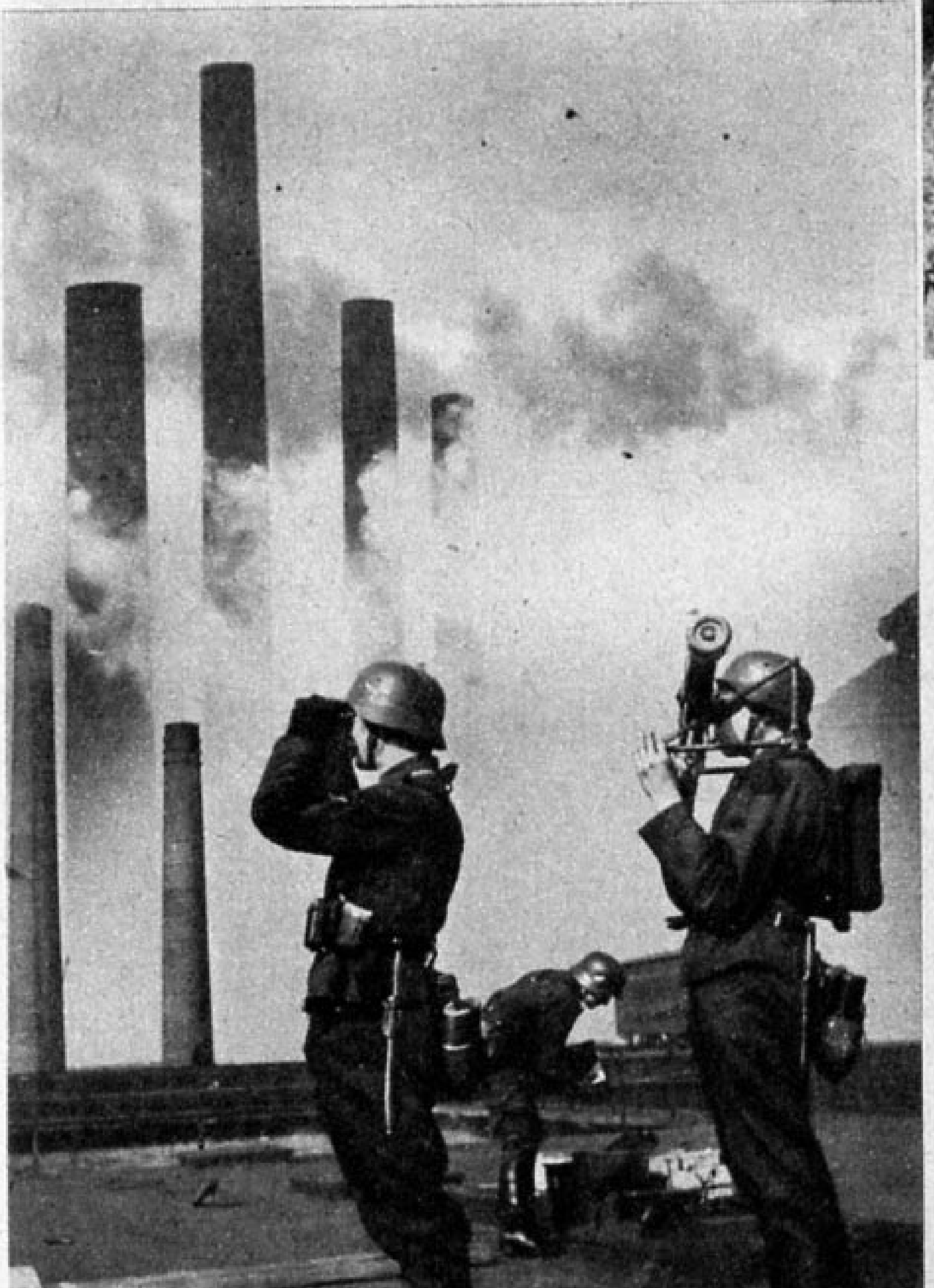
wicklung zurück, mit der die Ausbildung der Mannschaften Schritt gehalten hat, sondern sie hat sich auch in den operativen Einsatzmöglichkeiten als ein außerordentlich mannigfaltiges Instrument erwiesen, ja sogar den schon bald zum Dogma gewordenen Satz, daß sie eine ausschließlich auf die Defensive im Luftraum eingestellte Waffe sei, erschüttert. Die Erfahrungen während des polnischen Feldzuges haben das gezeigt. Einheiten der deutschen Flakregimenter sind auf dem Vormarsch mit nach vorn gestürmt, nachdem sie für die Abwehr polnischer Luftangriffe nicht mehr eingesetzt zu werden brauchten. Die Flak ist damit — Schulter an Schulter mit den Kameraden von der Infanterie — auch zum Helfer im Erdkampf geworden. Ein Ruhmesblatt ihrer Geschichte ist die „Nacht von Ilza" vom 8. zum 9. September, in der sich eine Abteilung des Flakregiments 22 gegen einen an Zahl ums Vielfache überlegenen Feind so tapfer geschlagen hat, daß die Polen den sie umklammernden Ring trotz hartnäckigster Versuche nicht sprengen konnten. In einem besonderen Tagesbefehl hat der Oberbefehlshaber der Luftwaffe den mutigen Männern dafür seine wärmste Anerkennung ausgesprochen. — Wie bei Ilza, so hat sich die Flak auch an vielen Frontabschnitten während des „Feldzuges der 18 Tage" im Erdkampf außerordentlich bewährt. Einer ihrer Kanoniere erzählt, wie er und seine Kameraden mit einem 2-cm-Flakzug in der Nähe von Przemysl eingesetzt wurden. In einem Hohlweg gerieten die Deutschen in das Feuer der feindlichen Übermacht. „Hinter Büschen versteckt lag rechts ein polnisches MG", so berichtet dieser Mitkämpfer weiter, „und bestrich die Dorfstraße. Gefreiter H. saß ruhig im Richtsitz, als ständen wir auf dem Schießplatz. Die Kameraden G. und W. knieten geduckt hinter der Fahrzeugwand und hielten Munition bereit. Und K. steuerte den Wagen, als würde überhaupt nicht geschossen.
„Feuer frei!" Endlich kam das langersehnte Kommando, und die ersten Granaten sausten hinaus. Schon nach den ersten Feuerstößen verstummte das MG, und Oberleutnant S. ließ nun die auf den Höhen zurückgehenden Polen unter Feuer nehmen. — Oh, wie sie rannten! Was hatten die Deutschen bloß für schreckliche Geschütze! Da kommt ein Lastwagen an — auf einmal schießt es von dort wie mit einem MG — und schließlich sind die Geschosse ja gar noch Granaten. Das mochten die Polen gedacht haben.
Langsam fährt unser Lastwagen mit dem Geschütz, das immer wieder feuert, durch das Dorf hindurch bis an die Straßenkreuzung, wo die Hauptstraße nach Przemysl vorbeiführt. Auch hier steht noch ein polnisches MG, das aber bald verstummt. Längst haben unsere „Radelfahrer" die Höhen besetzt, und die übrigen Fahrzeuge sind inzwischen in das Dorf nachgerückt. Kavalleriegeschütze und Pak sorgen nun dafür, daß auch die letzten Polen verschwinden. Es ist jetzt schon stockfinster. Wie viele Polen mögen vor uns liegen? Werden wir imstande sein, ihnen den Weg nach Przemysl zu verlegen?

Leichte 3,7-cm-Flak wird in Stellung gebracht





Leichte Flak in Feuerbereitschaft



Links: Kanoniere auf dem Beobachtungsposten zum Schutze eines Industriewerks

Das dritte Flak-Geschütz hat inzwischen das erste an der Straßenkreuzung abgelöst, und das erste ist ins Dorf zurückgefahren. — Auf einmal wird das feindliche Feuer wieder stärker. Leuchtkugeln gehen hüben und drüben hoch, MG's hämmern wie verrückt, und die Geschosse surren überall nur so über uns hin.

„Alarm beim ersten Geschütz!" Oberleutnant S. kommt zurück: „Unteroffizier W., Sie müssen sofort mit Ihrem Geschütz wieder vor an die Straßenkreuzung, beim dritten Geschütz ist die Höhenrichtmaschine zerschossen und K 1 verwundet!" Rauf auf den Wagen und wieder nach vorn! „Magazin einsetzen!" — „Feuer frei!" Und schon sausen die Granaten, die man an ihrer Lichtspur verfolgen kann, auf die gegenüberliegenden Höhen.

Aber die Polen weichen nicht mehr zurück, man hört sogar polnische Kommandos. Handgranaten krepieren ganz in der Nähe des Geschützes. Bis auf vierzig Schritt kommen sie ran. Das Feuer wird immer stärker, und an den Hängen hören wir Fahrzeuge entlangfahren. Nun wird es brenzlig. Hätten die Polen gewußt, daß nur 300 Mann in dieser engen Schlucht waren, sie hätten uns längst umgangen und abgeschnitten. — Da kommt auch schon ein Meldefahrer: „Die Polen sind bereits ins Dorf eingedrungen und schneiden uns den Rückweg ab!" Wie schwer mag es unserem Major gewesen sein, als er jetzt den Befehl geben mußte, mit den Fahrzeugen den schmalen Hohlweg wieder zurückzufahren. Aber es ist keine Minute zu früh, schon setzt die polnische Artillerie ein, und nun kann uns nur noch höchste Eile retten. Im Dorf werfen alle Fahrzeuge die Motoren an und versuchen — so gut dies im Finstern möglich ist — auf der schmalen Dorfstraße zu wenden. Beim Einsetzen des Motorengeräusches verstärkt sich das Feuer noch.

„Das erste Flakgeschütz hat die Sicherung zu übernehmen und fährt als letztes Fahrzeug!" befiehlt der Major. Langsam fahren alle Fahrzeuge zurück, als letztes das 1. Geschütz mit Oberleutnant S. Immer wieder läßt er halten und auf die vordringenden Polen schießen. Sie sind jetzt schon ganz dicht ran, zum Teil schon hinter dem 1. Geschütz, als noch etwa 15 Fahrzeuge abrücken müssen.



Kanoniere an der Kabelverteilungsstelle, durch die das rechts abgebildete 8,8-cm-Abwehrgeschütz mit dem Kommandogerät verbunden ist

Ist ein Durchkommen überhaupt noch möglich? Endlich kommt die Meldung: „Alle Fahrzeuge durch!" Nun kann das 1. Geschütz daran denken, sich selbst in Sicherheit zu bringen. Da — ausgerechnet jetzt streikt der Motor! Im Finstern ist das Fahrzeug auf ein liegengebliebenes Krad gefahren. Der Motor oder der Tank ist dabei beschädigt worden. Schnell muß jetzt das vorletzte Fahrzeug noch einmal zurückdrücken; und während das MG- und Gewehrfeuer nur so um die Fahrzeuge singt und hier und da Granaten krepieren, wird schnell das Fahrzeug an den Lastwagen der Feldküche gekoppelt, und langsam fährt das Geschütz — immer wieder schießend — der abrückenden Kolonne nach und ermöglicht so der Aufklärungsabteilung den Rückzug.

Bange Minuten sind es. Denn gelingt es den Polen, das Geschütz von der Kolonne abzu-

Selbst die schwere Flak ist so geländegängig, daß sie schwere Hindernisse nehmen kann

Am gutgetarnten Geschützstand an der Westfront









Kanoniere breiten gerade ein Tarnnetz über ihrem Geschütz aus

schneiden, so ist der Rückzug ungedeckt. Aber trotz schwerstem Feuer: das Flakgeschütz schlägt sich durch. Wir waren wütend, daß wir doch noch zurück mußten, aber am andern Morgen wurden wir recht nachdenklich, als wir hörten, eine ganze polnische Division wäre noch in der gleichen Nacht dort nach Przemysl durchmarschiert."

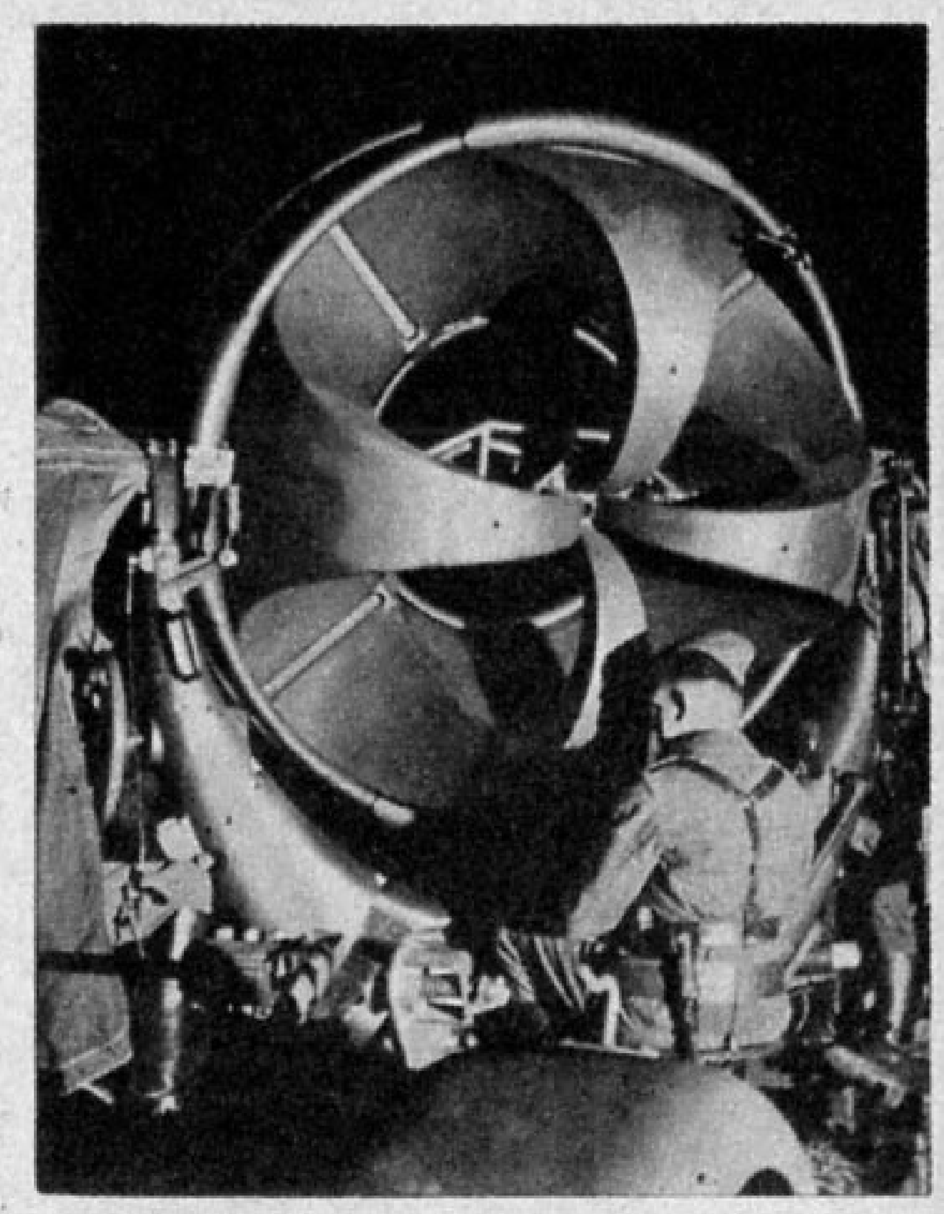
Mit Recht gehört die Flak heute zu den volkstümlichsten Waffengattungen der deutschen Wehrmacht. Sie erfordert ganze Kerle, die fest und zugleich wendig sein müssen. „Schnell und genau" heißt der Grundsatz bei der Ausbildung in der „Schwarzen Kunst der Flakartillerie". Man muß sich einmal praktisch vorstellen, was von den Männern der Flak an Konzentration, an technischen Fähigkeiten und Beweglichkeit verlangt wird. Die mit einer Geschwindigkeit von 300 bis 400 km in der Stunde anmarschierenden Kriegsflugzeuge bieten nur für geringe Zeit ein Ziel, das außerdem lediglich mit sehr feinen und vollendet beherrschten Instrumenten erfaßt werden

kann. Nehmen wir einen Nachtangriff feindlicher Flugzeuge zum Beispiel, weil hier das Zusammenwirken von Ringrichtungshörern (Horchgeräten), Scheinwerfern und Flakgeschützen am deutlichsten in die Augen springt. Den Horchgeräten obliegt das erste Aufsuchen des Ziels nach dem Flugzeuggeräusch. Die Horcher, so heißen diese Männer bei der Flak, haben Richtung und ungefähren Standort des anrückenden Feindes auf elektrischem Weg unverzüglich an den Scheinwerfer zu übermitteln, der die Aufgabe hat, nach den von den Horchgeräten ermittelten Werten das gegnerische Flugzeug möglichst schon beim ersten Aufleuchten mit seinem Lichtkegel zu packen. Erst dann setzt die Arbeit der Flakbatterien ein, die wiederum ein äußerst kompliziertes Verfahren ist. Dennoch muß alles blitzschnell geschehen. Bei den Geschwindigkeiten der



Der Geschützführer steht mit dem Kommandogerät ununterbrochen in Verbindung

modernen Flugzeuge bleibt das Ziel nur ganz kurze Zeit im Wirkungsbereich der feuernden Batterien, die sich durch hohe Anfangsgeschwindigkeit ihrer Geschosse und durch schnelle Schußfolge auszeichnen müssen. Dazu ist es notwendig, genau den Zielort, die Flugrichtung und die Fluggeschwindigkeit festzustellen, also die Grundlage der sogenannten Vorhaltewerte zu bestimmen, aus denen wiederum die Kommandowerte für den Punkt, wo das Ziel getroffen werden soll, errechnet werden. Neben der Eigengeschwindigkeit des Flugzeugs muß natürlich auch die Zeit berücksichtigt werden, die das Geschoß zum Durchmessen des Luftraumes braucht. Wir sehen, es ist eine recht verzwickte mathematische Berechnung notwendig, wenn der Schuß wirklich „sitzen" soll. Diese Arbeit wird dem Flakartilleristen — den Entfernungsmeßleuten und der Kommandogerätbedienung — zwar von den Meßgeräten und Visieren bzw.



Am Ringrichtungshörer (Horchgerät)

Rückkehr in die Kaserne. Zugmaschinen und Geschütze werden mit vereinten Kräften in die Fahrzeughalle gebracht





Am Kommandogerät, durch das sämtliche Geschütze der Batterie einheitlich geleitet werden können

Kommandogeräten zum größten Teil abgenommen, aber es bleibt immer noch ein großes Maß an menschlichem Können übrig, wenn die Flakwaffe wirklich mit vollem Erfolg eingesetzt werden soll.

Je nach der gestellten Aufgabe wird die schwere oder leichte Flak in Tätigkeit treten. Die leichte Waffe, deren Feuereinheit der Flakzug oder Halbzug ist, wird im allgemeinen gegen Tiefflieger und Sturzkampfangriffe, die schwere Waffe mit Kalibern von 7,5 cm und darüber gegen in großer Höhe anmarschierende Aufklärungs- und Bombenflieger angewandt werden. Die schwere Flak besteht durchweg aus vier Geschützen als Feuereinheit. Eine Besonderheit der leichten Flak ist die Leuchtspurmunition zur Sichtbarmachung der Flugbahn. Ihre Benutzung gestattet nicht nur eine Verbesserung der Schußlage, nach den Kriegserfahrungen ist auch ihre moralische Wirkung beim Feind nicht zu unterschätzen. Deutschland ist das einzige Land, das die Flak eindeutig der Luftwaffe unterstellt hat. Eine Maßnahme, die sich im kriegsmäßigen Einsatz durchaus bewährt hat. In anderen Ländern, wie z. B. in Frankreich, nimmt sie eine Doppelstellung ein, und zwar so, daß sie im Frieden dem Heer untersteht, daß sie aber für bestimmte Aufgaben im Kriegsfall die Weisungen des Luftfahrtministers entgegenzunehmen hat. Deutschlands Flak hat sich jedenfalls tausendfach sowohl in ihrem organisatorischen als auch in ihrem militärischen Einsatz erfolgreich erprobt. Was sie als Verteidigungswaffe zum Schutz der Heimat zu leisten vermag, hat besonders die englische Luftwaffe bei ihren Angriffsversuchen auf die deutschen Küsten zu spüren bekommen, und daß sie, wenn der Befehl an sie ergeht, auch eine Angriffswaffe von größter Durchschlagskraft sein kann, haben ihre Erfolge in Polen bewiesen.



Funker hart am Feind

Der Antennenmast einer Funkstation der Luftnachrichtentruppe wird eingekurbelt

Wer etwa denkt, daß sich die Tätigkeit der Luftnachrichtentruppe auf den wenn auch nicht geruhsamen so doch ungefährlichen Dienst am Funkgerät, am Fernsprecher oder am Klappenschrank beschränkt, der wird schon durch die Geschichte des polnischen Feldzugs eines andern belehrt. Während der kampferfüllten Septembertage lagen die Flugmeldekompanien — besondere Einheiten der Luftnachrichtenabteilungen — in kleinen Trupps mit ihren Funkstationen und ihren Spähern oft weit vorn, hart am Feind. Ihre Aufgabe war es, mit Hilfe eines möglichst engmaschigen Netzes von Flugwachen das Herannahen feindlicher Flugzeuge zu entdecken und durch Funk nach rückwärts zu melden, um die Abwehr zu alarmieren. Ununterbrochen waren die Männer in Bewegung, denn so schnell wie die Stationen aufgerichtet worden waren, so schnell mußten sie auch wieder abgebaut werden, wenn sich die Front verschoben hatte. Hierbei wurden die Flugmeldeposten häufig in schwere Gefechte verwickelt. Außerdem waren sie ständig im Rücken und von den Seiten bedroht, denn sie mußten auch das Gelände zwischen den großen Heerstraßen besetzen, auf denen die deutschen Truppen den geschlagenen Feind verfolgten, sie mußten auch in den abgelegensten Teilen ihre Flugwachen aufbauen, dort, wo sich in ausgedehnten Wäldern noch die abgesprengten Reste des geflüchteten polnischen Heeres verborgen hielten, jederzeit bereit, aus dem Hinterhalt hervorzubrechen und kleinere Gruppen der deutschen Soldaten zu überfallen.

So stand während des „Feldzuges der 18 Tage" ein solcher weit vorgeschobener Trupp einer Flugmeldekompanie einer ganzen polnischen Kavalleriebrigade gegenüber, die den verzweifelten Versuch machte, den ehernen Ring der Deutschen nach Südosten zu durchbrechen. Es waren nicht mehr als 28 Mann, und man sollte meinen, daß es unmöglich gewesen wäre, sich gegen eine derartige Übermacht auch nur für wenige Augenblicke zu behaupten. Aber jeder von den Funkern wehrte sich wie ein Löwe. Immer wieder stürmten die Polen gegen das Häuflein Deutscher, die das MG ruhig und zielsicher arbeiten ließen, als handle

es sich um ein harmloses Manöver mitten im Frieden und nicht um einen Kampf auf Leben und Tod. Wahre Wundertaten soldatischer Tapferkeit verrichtete ein Oberfeldwebel unter ihnen, der gleich zu Beginn selber einige Schüsse erhalten hatte, der sich aber trotz seiner Verwundung von Mann zu Mann schleppte und den verletzten Kameraden die ersten Notverbände anlegte und ihnen neuen Mut zusprach. Schließlich brachte er es sogar noch fertig, die Verwundeten auf einen Wagen aufzuladen und mit ihnen zu den deutschen Linien zurückzufahren. Die tapfere Schar von 28 Mann konnte den weit überlegenen Gegner wenigstens aufhalten. Der Rest von ihnen geriet in Gefangenschaft, die Polen hatten jedoch nicht lange Freude an ihnen, denn schon nach ein paar Tagen gelang es den Deutschen, sich zu befreien.

Und wie erging es der Wache einer Flugmeldekompanie in der Nähe der Demarkationslinie nördlich Lemberg? Die Männer befanden sich in der vordersten Kampflinie und hatten den Befehl erhalten, ihre Funkstelle sofort abzubauen, sobald die deutsche Infanterie einen Stellungswechsel vornahm. Da die Polen in einem Gefecht Tags zuvor zurückgeworfen worden waren, erschien das Gebiet nunmehr unbedroht zu sein. Als dann um Mitternacht plötzlich Feuerstille eintrat, war den Funkern allerdings nicht recht geheuer. Mit einmal kam der Posten mit dem Ruf „Sie kommen!" herbeigestürzt. — „Wir waren nur zwölf Mann", erzählt einer der Angehörigen dieser Flugwache, „und hatten kurz vorher fünfzig polnische Gefangene eingebracht, denen wir die Waffen abgenommen hatten. Darunter befand sich Gott sei Dank ein schweres MG, das wir sofort für unsere Verteidigung einsetzten. Es mögen so sechzig Meter zwischen uns und den anrückenden Polen gewesen sein, als ich mit dem Feuern begann. Wir wehrten uns mit allen Kräften, aber die Übermacht war zu groß. Von allen Seiten eingeschlossen, mußten wir uns ergeben, nachdem schon zwei Kameraden

Durch die Wipfel des Kiefernwaldes gegen Fliegersicht gut getarnt — wird die Funkstelle in unglaublicher Schnelligkeit aufgebaut





„Ist auch alles beisammen?“ Der Wagenbegleiter eines schweren Funktrupps zählt die Kabelrollen nach



Hier ist der Funker ein „Fernsprecher“, der die Verbindung zwischen den Befehlsstellen der Luftwaffe und der kämpfenden Truppe herstellt

Im Sturmschritt mit der Kabelrolle auf dem Rücken beim Legen einer Telefonleitung

schwer verwundet worden waren und ich durch Streifschuß über den Rücken eine leichtere Verletzung erhalten hatte. Also gefangen! Dann hieß es marschieren, marschieren — unter fürchterlichstem Druck. Den ganzen Tag über wurden wir hin und her gejagt, denn unsere Flieger setzten den fliehenden Polen hart zu. Als dann unsere Artillerie wieder zu feuern anfing, faßten wir den Entschluß zu fliehen. Es gelang uns trotz des Trommelfeuers unserer eigenen Truppen nach aufreibenden Stunden in unsere vorstürmenden Infanterielinien hineinzukommen . . .“ Der Dienst dieser Männer von den Flugkompanien war also alles andere als eine geruhsame Tätigkeit.

In den letzten Tagen des polnischen Feldzuges zeichnete General der Flieger Kesselring, der Chef der Luftflotte 1, bei einer Parade allein sechs Offiziere sowie zehn Unteroffiziere und Mannschaften eines bei den Kämpfen im nördlichen Korridor eingesetzten Luftnachrichtenregiments für besondere Taten vor dem Feind mit dem Eisernen Kreuz aus.

Die Luftnachrichtentruppe ist mit Recht als die Führungstruppe der Luftwaffe bezeichnet worden; sie ist das Rückenmark des dritten Wehrmachtteils, und von der Erfüllung ihrer Aufgaben hängt das reibungslose Ineinanderarbeiten aller Verbände der Luftwaffe bis zu den kleinsten Einheiten ab. Generalfeldmarschall Göring hat einmal gesagt: „Was wäre der Flieger ohne seinen Funker?“ Dieses Wort gilt nicht nur für den Funker an Bord der Flugzeuge, der inmitten der heftigsten Kampfhandlungen die Verbindung mit den Bodenstationen aufrechterhalten muß, sondern für alle Angehörigen der Luftnachrichtentruppe, die ein Verband von ‚soldatischen Spezialisten‘, von spezialisierten Soldaten ist. Aus der hochentwickelten Technik des modernen Nachrichtenwesens ergibt sich die Untergliederung der Luftnachrichtentruppe in Einheiten des Fernsprech- und Fernschreibdienstes sowie der verschiedenartigsten Formationen des Funkdienstes. Man kann sich einen Begriff von der Mannigfaltigkeit dieser Aufgaben machen, wenn man erfährt, daß die einfache Dienstbezeichnung Funker neun bis zehn verschiedene „Nachrichtenspezialisten“ umfaßt.

Die Luftnachrichtentruppe gliedert sich in Regimenter, Abteilungen und Kompanien, die ihrer technischen Aufgabe entsprechend stark unterteilt bzw. aus den verschiedensten Gattungen zusammengesetzt sind. Fernsprecher, Fernschreiber und Funkgerät werden in der Hand des Soldaten der Luftnachrichtentruppe zu ebenso wirkungsvollen Waffen wie Gewehr und MG. Die Funker müssen in der Bedienung der empfindlichen Apparate und Instrumente ebenso bewandert sein wie in der Einrichtung und Unterhaltung von Fernsprechleitungen. Besonders in Kriegszeiten erfordert der Bau eines zuverlässig arbeitenden Nachrichtennetzes in Feindes-



Links: Wo die Natur keine Deckung bietet, muß die Funkstation durch künstliche Tarnung gegen Fliegersicht geschützt werden



An Bord der Flugzeuge hält der Funker die Verbindung mit den Bodenstationen aufrecht



Spannen der Antennenseile, die ganz straff gestreckt sein müssen

land Umsicht, Mut und Entschlossenheit, denn in jedem Augenblick können von gegnerischer Seite Störungsversuche und Überfälle eintreten, die das Nachrichtennetz gefährden. Neben dem Fernsprecher hält in erster Linie der Fernschreiber die Verbindung zwischen der Führung und der kämpfenden Truppe sowie zwischen den einzelnen Verbänden aufrecht. Das wichtigste und kennzeichnendste Nachrichtenmittel der Luftwaffe ist jedoch der Funk. Er ist im wahrsten Sinne des Wortes „bombensicher" und kann seine Aufgabe auch dann noch erfüllen, wenn Fernsprecher und Fernschreiber durch Zerstörung der Leitungen unbrauchbar geworden sind; für den Nachrichtenverkehr zwischen den fliegenden Verbänden und den Befehlsständen der Luftwaffe am Boden und zwischen den Flugzeugen in der Luft selber ist er das einzige Mittel. Wer einmal erlebt hat, welche Unzahl von Befehlsübermittlungen von den höchsten Stellen der Führung bis zum letzten Mann der Luftwaffe eine einzige Kampfoperation erfordert, der kann sich eine Vorstellung von dem ebenso aufreibenden wie verantwortungsvollen Dienst des Funkers machen. Besondere Bedeutung hat der Flugsicherungsverkehr, der die fliegenden Maschinen so regelmäßig mit den notwendigen Nachrichten über Wind und Wetter, Flughöhe und Kurs versieht, daß die Besatzungen an Bord der Kampfflugzeuge und Aufklärer sich im Schutz ihrer Kameraden von den Bodenstationen sicher aufgehoben fühlen können.

Wir finden also in der Luftnachrichtentruppe eine Verschmelzung kampferprobten Soldatentums mit einem technischen Spezialistentum in höchster Vollendung vor. Die Funker wachen, wenn wir einmal dieses Bild gebrauchen dürfen, über das Nervensystem der Luftwaffe, sie sind die Grundlage für eine erfolgreiche Führung, die in jedem Augenblick über sämtliche Kampfmittel zu blitzschnellem Einsatz verfügen kann.

Ein Funker beim Aufrollen des Fernkabels. Ebenso schnell wie der Aufbau der Stationen und Leitungen muß auch der Abbau erfolgen





UNSERE „Schwarzen Jungs"

Die Männer vom fliegertechnischen Personal

Einsatzhafen an der Westgrenze des Reiches. — Alle Flugzeuge der Aufklärergruppe, die vormittags zu einer Fernerkundung gestartet sind, stehen bereits wieder mit ihren Kappen über den Motorhauben, gut gegen Fliegersicht getarnt, am Rande des Rollfeldes. Langsam senkt sich die Dämmerung auf das Feld. Die Männer auf dem Einsatzhafen sind in Sorge um die „Gustav" — so wird die mit dem Buchstaben G in der Reihenfolge des Alphabets bezeichnete Maschine der Staffel von Do 17-Flugzeugen mit vollem Namen genannt, und zwar die „Gustav", denn aus einem unerfindlichen Grunde sprechen die Flieger ihre Flugzeuge, wie die Seeleute ihre Schiffe, als weibliche Wesen an.

Was ist nur mit der „Gustav"? Diese Frage bewegt alle. Ist die Do 17 bei ihrem Erkundungsflug von dem Gegner gestellt worden? Hat sich eine Meute von „Morane" oder „Curtiß" auf sie gestürzt und sie zur Notlandung gezwungen? Oder ist gar noch Schlimmeres passiert? Seit jener Stunde macht diese Frage „Wo ist die Gustav?" die Runde.

Immer wieder starren die Männer hinauf zum Himmel nach Westen, von wo die Kameraden kommen müßten. Am stärksten ist die Spannung bei einer kleinen Gruppe in den schwarzen ölbefleckten Kombinationen der Männer vom fliegertechnischen Personal. Denn es ist ihre Maschine, die „Gustav", um die es hier geht! Wenn sie auch auf der Erde bleiben und warten müssen, während die Kameraden von der fliegenden Besatzung weiß Gott wo umherkutschieren, sie gehören doch genau so dazu; ihnen ist es in Fleisch und Blut übergegangen, die tüchtige Do 17 zu warten und zu pflegen, Geräte und Waffen zu überprüfen und jedes der Instrumente immer und immer wieder zu kontrollieren. Wenn man mit Recht beim „Emil" und beim „Franz", bei Flugzeugführer und Beobachter, von einer Fliegerehe spricht, so umfaßt die Fliegerfamilie, die gewissermaßen um ein Flugzeug herumwächst, nicht nur die ganze Besatzung, sondern auch die „Schwarzen Jungs", die Männer, die den Tankdienst versehen, die Motoren und Bordgeräte, Waffen und die gesamte Ausrüstung betreuen. Ja, betreuen — denn Treue muß diesen Dienst beseelen, wenn er bis zur letzten Aufopferung erfüllt werden soll.

In Gedanken machen die Männer vom Bodenpersonal jeden Flug ihrer Kameraden mit, mit unsichtbaren Fäden bleiben sie mit ihnen verbunden, wenn die Kraft der Motoren sie auch auf viele hundert Kilometer trennt. Gerade jetzt können wir es erleben! Aus der Ferne tönt ein leichtes langgezogenes Brummen vom Himmel. Die „Gustav"-Männer recken die Köpfe — ein Aufatmen, und dann braust ein Jubelruf über das Feld: „Sie ist es! Sie ist es!"

Kaum können sie erwarten, bis die Maschine hereinschwebt. Da stimmt doch was nicht, meint der Motorenschlosser unter ihnen, während die ganze Gruppe über den Flugplatz zu der Do 17 stürmt, die eben aufgesetzt hat und nun langsam ausrollt. Ein paar Schritte vor ihnen hält die Maschine. Kaum sind die Kameraden herausgeklettert, da werden sie auch schon umringt. — „Alle beisammen!" Das ist die stolzeste Feststellung, die nach einem solchen Feindflug gemacht werden kann. Schon begeben sich die „Schwarzen Jungs" an ihre Arbeit, vor allem der Schlosser nimmt sich seinen Motor vor, den er eben so verdächtig husten hörte, und läßt sich dabei von dem Bordmechaniker erzählen, wie die „Gustav" es

über Feindesland mit drei französischen Jägern zu tun bekam, wie es den linken Motor — eben den verdächtigen — dabei erwischte, wie man aber doch noch bis zum Heimathafen durchhielt und noch vieles mehr. Das große Erzählen beginnt jedoch erst eine Stunde später, wenn der Dienst für alle getan ist, drinnen an der „Heldenbar" des Flughafens. — Fliegerkameradschaft in Freud und Leid!

Die Männer vom Bodenpersonal, die „Flieger, die nicht fliegen", wie man sie auch genannt hat, sind ebenso Kerntruppe der Luftwaffe wie Flugzeugführer, Beobachter, Bordmechaniker und Bordfunker. Sie alle sind der Fliegerei ebenso leidenschaftlich verschworen wie die Besatzungen der Flugzeuge selber. Manche sind aus irgendeinem Grunde nicht fliegertauglich; ihnen gibt der Bodendienst in der Fliegertruppe die ersehnte Gelegenheit, dennoch dabei zu sein, die Luft zwischen Rollfeld und Werkstätte zu atmen, die sie nun einmal nötig haben wie das tägliche Brot. Andere finden gerade in der Verbindung zwischen Fliegerei und Technik, die das fliegertechnische Personal kennzeichnet, die ideale Erfüllung ihrer Berufs- und Arbeitswünsche.

Je höher sich die Technik in der Luftfahrt und damit auch in der Luftwaffe entwickelt, je feinnerviger sie sich in unendlich viele Teilchen aufgliedert, um so wichtiger wird auch der Dienst des fliegertechnischen Personals, um so größer ist die Verantwortung, die jeder einzelne für die Betriebstüchtigkeit der eingesetzten Maschinen und damit für das Leben der Besatzungen trägt. Ein Schräubchen, das ein nachlässiges Auge bei der Kontrolle übersehen hat, ein Ventil, das dem Blick bei der Motorüberholung entgangen ist, kann über das Wohl und Wehe tapferer Männer entscheiden. Der Flieger, der in seine Maschine steigt, muß sich voll und ganz auf seine Kameraden vom Bodenpersonal verlassen können, wenn er seine Kampftätigkeit ungeschmälert entfalten soll. Das felsenfeste Vertrauen sowohl in ihr Fluggerät als auch in die Zuverlässigkeit der Bodenmannschaften ist mit das Geheimnis für den erfolgreichen Einsatz unserer fliegenden Verbände im polnischen Feldzug ebenso wie im Krieg an der Westfront und bei den Aufklärungs- und Angriffsflügen über der Nordsee bis weit an die englischen Küsten. Die Besatzungen wissen, was sie von ihrem Bodenpersonal zu halten haben. Zwischen beiden besteht seit je ein Band herzlicher Kameradschaft. Man muß selber einmal erlebt haben, wie alle sich als eine „Flie-



Das Tanken ist bei der Luftwaffe ein wichtiger Dienst, denn die Flugzeugbesatzung muß sich auf richtige und ausreichende „Schnaps"-Versorgung verlassen können



Gründliche Durchsicht eines Flugzeugmotors nach dem Einsatz



Die MG-Gurte für die Bordwaffen eines Sturzkampfflugzeuges

Eine 500-kg-Bombe, also ein Riesenbrocken, der von den „Schwarzen Jungs“ zum Feindflug zur Maschine geschafft wird



gerfamilie“ fühlen. „Ja, wenn wir euch nicht hätten!“ Das war der Ausspruch eines Staffelkapitäns nach einem Bombenflug auf Warschau, als seine „Schwarzen Jungs“ ihn begeistert auf dem Heimathafen begrüßten.

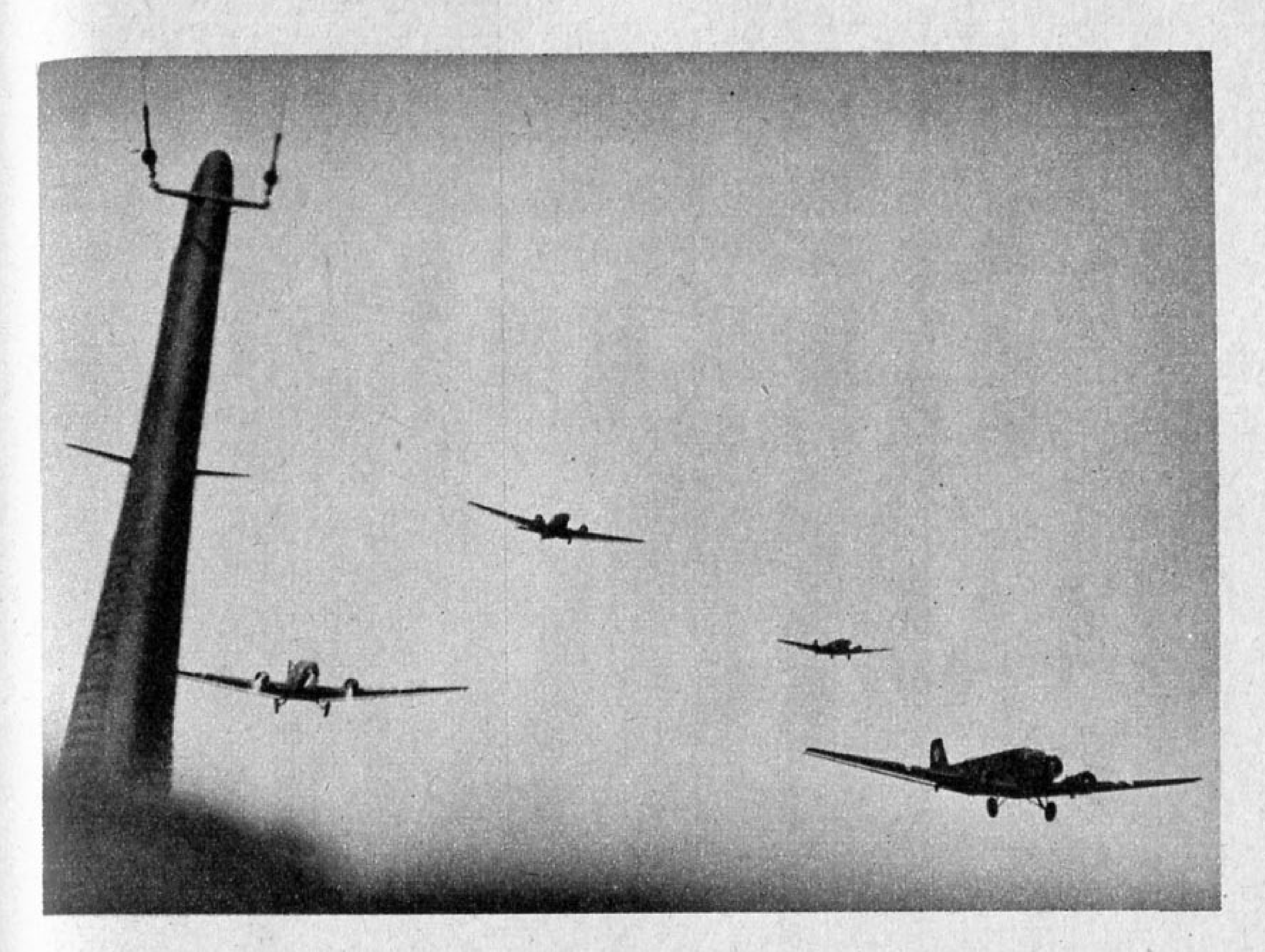
Der Mann des Bodenpersonals muß Fachmann, technischer Spezialist und Soldat sein. Mag er auch ein noch so vollendeter Flugzeugmechaniker, Maschinenschlosser, Flugzeugtischler oder Flugzeugelektriker sein, ohne die straffe militärische Ausbildung wäre er in der deutschen Luftwaffe nicht voll einsatzfähig. Die soldatische Erziehung und die militärische Allgemeinbildung sind die Grundlagen der bewundernswerten Leistungen, von denen der bisherige Verlauf des Krieges ein großes Beispiel gegeben hat. Auch das Bodenpersonal muß alle Stufen der militärischen Grundausbildung in einem Flieger-Ausbildungsregiment durchlaufen, und erst, wenn ihm der tiefere Sinn des Exerzierens, des häufig so mißverstandenen „Griffeklopfens“ eingegangen ist, wird es in der Luftwaffe seinen Platz ausfüllen.

Die Waffe ist in der Hand des fliegertechnischen Personals nicht minder notwendig als das Werkzeug; Gewehr und MG müssen ihm ebenso vertraut sein wie Schraubenschlüssel, Bohrer und Schweißapparat. Die Erfahrungen des polnischen Krieges haben das mehr als einmal gezeigt. Die nicht selten in aller Eile behelfsmäßig hergerichteten Flugplätze waren noch lange, während die Truppen weiter vorgerückt waren, von Überfällen abgetrennter und in undurchdringlichen Wäldern verborgener feindlicher Formationen bedroht. Mehrfach haben die Männer vom Bodenpersonal zu den Waffen greifen müssen, um eine Überrumpelung, die unermeßlichen Schaden hätte anrichten können, abzuwehren. Ja, wir wissen von dem Bravourstück einer Fliegerhorstkompanie, die schnell aus der Bodenmannschaft zusammengestellt worden war, weil die Angriffe kleinerer polnischer

Einheiten immer lästiger wurden und den Flugbetrieb des dort stationierten Kampfgeschwaders empfindlich störten. In einem wahren Husarenstreich gelang es den insgesamt siebzig Männern, zwei polnische Bataillone, eine fast zehnfache Übermacht, in überraschendem Zugriff zu umzingeln und zur Übergabe zu zwingen. Der Horst hatte nun seine Ruhe.
Der militärischen Grundausbildung des fliegertechnischen Personals folgt durchweg eine Sonderausbildung bei einem Verband oder einer Schule, möglichst entsprechend der beruflichen Vorbildung und Begabung. Die fliegertechnischen Schulen haben sich bereits in den wenigen Jahren ihres Bestehens einen ausgezeichneten Ruf erwerben können; das fliegertechnische Personal kann sich hier nach einer Frontdienstzeit auf Lehrgängen weiterbilden. Natürlich ist auch hier — der allgemeinen Entwicklung entsprechend — die Spezialisierung sehr weit vorgeschritten. Nach zehnjähriger Dienstzeit hat der Soldat das Recht, eine Fachschule zu besuchen, das technische Personal kann zur Vervollkommnung seiner Kenntnisse als Fachschule die Höhere Technische Lehranstalt bei einer fliegertechnischen Schule wählen. Die Ausbildung des Fallschirm- und Sicherheitsgerät-Personals findet auf Fallschirmschulen statt. Das Flugzeugfunkpersonal nimmt eine Sonderstellung ein und ergänzt sich aus der Luftnachrichtentruppe.
Welch wichtige Rolle spielen also unsere „Schwarzen Jungs" für den Erfolg der Luftwaffe, wenn sie auch bescheiden im Hintergrund stehen und nur selten in der Öffentlichkeit erwähnt werden! Ihr Wirken erst schafft die unerschütterliche technische Grundlage für die fliegerische Sicherheit und die Kampffestigkeit unserer fliegenden Verbände, sie sind das Sprungbrett, von dem diese sich zu ihren himmelstürmenden Unternehmen, zu ebenso kühnen wie siegreichen Flügen abschnellen können.

Nach dem anstrengenden Dienst haben sich die Männer vom Bodenpersonal ein „zünftiges Spielchen" wohl verdient





Transportverbände

Der Lufttransport für ein kämpfendes Heer trat in großem zum erstenmal zu Beginn des spanischen Krieges in Erscheinung. Die Taten dieser Flieger wurden für die Entfaltung der spanischen nationalen Truppenverbände entscheidend. In unermüdlicher Arbeit flogen die mit der Heranschaffung nationaler Verbände aus Marokko betreuten Besatzungen zwischen dem spanischen Kolonialgebiet und dem Mutterlande über das Mittelmeer. Unbeeinflußt von der Tages- und Jahreszeit und der oft sehr ungünstigen Witterung ging Maschine auf Maschine an den Start, stets voll beladen mit Soldaten und deren Waffen. Auf diese Weise wurden in kürzester Zeit mehrere tausend Mann nationaler Truppen in das Kampfgebiet gebracht, die sonst nicht nur Tage unterwegs gewesen wären, sondern überhaupt nicht hätten herangeschafft werden können, weil die zum Transport notwendigen Schiffe fehlten, und ein Befahren der Seewege bei der Beherrschung dieser Gegenden des Mittelmeers durch Streitkräfte des Gegners ganz unmöglich war. An diesen ersten großen Einsätzen der Transportflugzeuge im Kriege war der aus den Spanienkämpfen und durch seine Fernflüge mit Flugkapitän Henke bekannte Hauptmann von Moreau an hervorragender Stelle beteiligt.
Die große Bedeutung des Transportflugzeuges, die man in Deutschland von Anfang an erkannt hatte, konnte sich schlagend beweisen. Die Aufgaben derartiger Verbände können so vielseitig sein, wie sie eine blühende Phantasie überhaupt zu malen vermag. Es gibt kaum ein Heeresgut, eine Truppe oder einen Transportauftrag, der nicht von einem Transportverband übernommen werden könnte.
Das zeigte sich im Kriege der achtzehn Tage in Polen ganz besonders, denn diese Geschwindkämpfe, die den Gegner nicht eine Stunde Zeit zum Verschnaufen ließen, wären ohne den wohlvorbereiteten, wiederholten Einsatz der fliegenden Transportgruppen ganz unmöglich gewesen.

Einige Beispiele sollen das beweisen.
Rasch vorgegangene Verbände haben die Fühlung mit dem Nachschub verloren. Es besteht die Möglichkeit, daß die Truppe zwei Tage ohne Verpflegung sein könnte. — Sofort wurde die Staffel einer Transportgruppe vom Einsatzhafen zu einem Absprungplatz kommandiert. Schon eineinhalb Stunden nachdem der Entschluß gefaßt wurde, der Truppe mit Flugzeugen Lebensmittel zuzuführen, landen neun dreimotorige Transporter auf dem Absprungplatz, wo die verschiedenen wichtigen Lebensmittel von Lastkraftwagen hingeschafft wurden. In kaum dreißig Minuten sind alle Maschinen beladen und gehen geschlossen auf die Reise. Nach zwei Stunden sind fast fünfhundert Kilometer zurückgelegt, ist das wichtige Gut an Ort und Stelle und wird den Kampfverbänden bald danach ausgeliefert.
Auf den Rückflügen von solchen Aufträgen nehmen die Flugzeuge Feldpost und Verwundete mit oder was sich sonst an Transportgut angesammelt haben könnte.

*

Panzerverbände sind weit durch die Stellungen der Gegner gebrochen. In unaufhaltsamem Stoß setzten sie ihre rasche Fahrt fort, überall Schrecken und Verwirrung verbreitend und den nachfolgenden Kameraden der Infanterie den Weg ebnend. — Die Panzer müßten zurück, der Treibstoff geht zur Neige. Aber der Kommandant des Verbandes weiß, daß ihm Hilfe gebracht werden kann. Die Funker der Panzer arbeiten hastig, geben ungefähr den Punkt im Gelände an, den sie zu einer gewissen Zeit erreicht haben werden, und so geht es unaufhaltsam vorwärts, es wird nicht gewendet!
Die Organisation spielt! In kurzer Zeit sind die Vorbereitungen beendet. Vom Absprunghafen brausen fünf Transporter ab. Es ist ein schwieriger Auftrag! Weit über vom Feinde besetztes Gebiet führt der Flug. Flugzeugführer und Beobachter haben keine leichte Aufgabe, und die Augen der Heckschützen wandern unablässig, suchen den Luftraum ab. Doch kein feindlicher Flieger läßt sich sehen, die Luftstreitkräfte des Gegners sind bereits bezwungen. Doch plötzlich prasseln die Einschläge in das Flugzeug. Überall reißen die MG-Schüsse Wunden, fügen dem braven Vogel viele Schäden zu. Wenn keine wichtigen Teile getroffen werden und die Besatzung nicht verwundet wird, ist der Schaden später rasch wieder behoben. Aber diesmal lagert leicht brennbare Flüssigkeit an Bord, und die Brandgeschosse bilden eine besondere Gefahr.
Trotzdem heißt es: durch! Rasch sind die Flugzeuge in der schützenden Wolkendecke, doch nur für

Verladung von Bombenkisten in ein Transportflugzeug, das die kämpfende Truppe in Polen mit Nachschub versorgte
Rechts: In dringenden Fällen wurden auch Truppenteile auf dem Luftwege an die Front geworfen

kurze Zeit, denn die wartenden Kameraden der Panzertruppen müssen vor Einbruch der Dämmerung aufgefunden sein. — Abermals geht der Flug unter den Wolken entlang. Alle Augen suchen in der eintönigen, unbekannten Gegend nach dem bezeichneten Wald, vergleichen die Karten mit dem Erdbild. Noch zwölf Minuten müssen sie ostwärts fliegen, erst dann kann das Ziel erreicht sein.
Ganz unerwartet schlägt wieder Feuer in die Flugzeuge. Maschinenkanonen, gut getarnt, hacken ihre gefährlichen Grüße zur Höhe, und wieder heißt es im dichten Schleier der Wolken zu verschwinden. Kein einziges Flugzeug darf ausfallen, handelt es sich doch nicht um die eigene Sicherheit, sondern um die der Kameraden, die ohne den Treibstoff verloren sind. Und mit ihnen hätte dann die Infanterie, die Division, ja die ganze Armee zu leiden. Der Ausgang des Krieges würde um Tage verzögert und das Leben Hunderter von Kameraden geopfert. Also vorwärts, vorwärts!
Regenschauer gehen nieder, ein Gewitter umtobt die Flugzeuge. Jede Sicht ist genommen, gerade jetzt, da man glaubt, über den eigenen, weit vorgestoßenen Panzern zu sein. — Die Bö ist vorüber, aber sicherlich ist auch schon der gesuchte Platz überflogen.
In einigen Sekunden haben Beobachter und Flugzeugführer das Gelände ausgemacht. Ja — man ist zu weit östlich gelangt. Rasch ist die Verständigung unter den einzelnen Besatzungen erfolgt, gerade gehen die Flugzeuge in die Kurve, da empfängt sie wiederum Feuer vom Boden. Jetzt geht es nicht mehr, in größerer Höhe Schutz zu suchen, geschicktes Fliegen muß dem Gegner die Treffsicherheit nehmen. Es ist häßlich oben geworden, ausgesprochen unfreundlich, aber was hilft es?
Nach kurzer Zeit des Kreisens ist die Stelle gefunden, am Rande eines großen Waldes erkennen die Flieger die Panzer. Die Leute unten geben Winkzeichen nach oben, sie warten mit



nagender Sorge auf die Hilfe aus der Luft. Endlich, endlich ist sie da, nun kommt es darauf an, daß alles glatt verläuft!
Eine Landung ist hier nicht möglich und auch nicht vorgesehen. Mit Fallschirmen muß der Brennstoff abgeworfen werden. Auch das ist nicht so leicht. Die Kameraden unten haben eine bestimmte Stelle am Boden gekennzeichnet, man erkennt sie gut, aber trotzdem unterhalten sich die Funker zwischen Panzer und Flugzeug noch mal über die Einzelheiten. Größere Steine in der Nähe des Abwurfplatzes drohen die Behälter zu beschädigen, wenn sie zu weit oder zu kurz fallen. Nun setzt die erste Maschine zum Anflug an. Zwei Fallschirmladungen gehen in die Tiefe und gleich darauf folgen die anderen Flugzeuge. So müssen die Flieger je dreimal anfliegen und abwerfen, dann ist ihre Aufgabe erfüllt. Von unten winken die Kameraden von der Panzertruppe ein dankbares letztes Lebewohl zu den tapferen Helfern hinauf, die durch diesen Einsatz der gesamten Kampfhandlung unschätzbare Dienste erwiesen.

*

Schwere Kämpfe toben seit achtzehn Stunden. Deutsche Divisionen umklammern etwa zweihunderttausend Mann des Gegners, die mit allen Kräften bemüht sind, den eisernen Ring zu sprengen, der sich dicht um sie geschlossen hat. Zu schwach sind die deutschen Verbände, besonders an einer sehr gefährdeten Stelle, die vom Feinde erkannt ist und gegen die er mit gewaltiger Anstrengung wieder und wieder anrennt.
Hier muß so rasch wie möglich eine Verstärkung der eigenen Truppen erfolgen, wenn nicht schon in den nächsten Stunden der Durchbruch den Polen gelingen soll. — Wieder kann nur das Flugzeug helfen.
Zweihundert deutsche Transportflugzeuge werden in kurzer Zeit zusammengezogen. Wie große Urweltechsen krabbeln sie auf dem Einsatzhafen herum, rollen zum Rande des Feldes und ordnen sich in die Reihen der schon wartenden Maschinen ein. Wenig später sind viertausend Mann mit ihren Waffen und der gesamten Munition verladen, und Kette auf Kette, Staffel auf Staffel verläßt das Feld, erhebt sich schwerfällig mit ihrer großen Ladung in die Luft und zieht als geschlossenes Geschwader davon.
Ein gewaltiges Lied dröhnt aus der Höhe herab, überzieht die Erde mit dem weithin alles bedeckenden Orgelton der sechshundert Motoren. Wie eine schwere graue Wolke eilen die Flugzeuge der kämpfenden Truppe entgegen. Voraus wallt das Brummen, das aus dem ganzen Himmel hervorzubrechen scheint, wie ein überirdischer Orgelton, der eigens für das gewaltige Ringen der Menschen hier unten geschaffen wurde.
Die Meisterleistung dieser ersten großen Truppenverschiebung mit Hilfe von Transportverbänden war die Landung und der sofort folgende Wiederabflug, denn der Acker, der zum Absetzen der Infanterie und ihrer Waffen zur Verfügung stand, war im Verhältnis zu den zweihundert Flugzeugen winzig klein. Zu je drei Maschinen wurde nebeneinander die Landung angesetzt und durchgeführt! Gerade zwei Minuten dauerte der Aufenthalt am Boden! In dieser Zeit wurde gelandet, ausgeladen und gestartet, denn sofort folgte die nächste Kette. In dreiunddreißig Minuten waren viertausend deutsche Soldaten mit allem erforderlichen Gerät in unmittelbarer Nähe des Kampfgebietes abgesetzt und konnten schon wenig später die geschwächte Stelle des umklammernden Ringes verstärken.
Auf jeden einzelnen Mann des Transportverbandes kam es hier an, nicht einer durfte die Nerven verlieren, sollte sich dieser große Einsatz der Transportflugzeuge so abwickeln, wie es geschah, wie es notwendig war, um den Maßnahmen der Heerführung voll gerecht zu werden, und wodurch es allein gelang, wertvollstes deutsches Blut, beste Söhne des Vaterlandes dem Reich zu erhalten.
Über das Wirken der Transportverbände wird die große Öffentlichkeit nur selten unterrichtet. Trotzdem ist ihr Einsatz fast stets von ausschlaggebender Bedeutung für die Kampfhandlungen, wobei es gleich ist, ob Treibstoff, Munition, Waffen oder Gerät, Mannschaften, Pferde oder Fahrzeuge über Land oder See dorthin geflogen werden, wo ihre Verwendung im Augenblick dringend erforderlich wurde. Die Leistungen der Flugzeugführer, Beobachter und Schützen dieser Verbände sind oftmals großartig gewesen, die vom Führer und Obersten Befehlshaber dann auch ihre verdiente Würdigung erfahren haben!

III. TEIL

Rund um die deutsche Luftwaffe

„Wellington" auf der Flucht



Das vorderste Flugzeug der patrouillierenden deutschen Jagdstaffel hat die feindlichen Angreifer ausgemacht: drei Vickers „Wellington" fliegen dicht über der Wasserfläche längs der deutschen Küste

In großartiger Weite dehnt sich das Flugfeld des nordwestdeutschen Fliegerhorstes, mächtiger als irgendwo sonst scheint sich die Kuppel des herbstlichen Himmels über dem Flachland zu wölben, Kehle und Lungen schlürfen die salzfrische Brise des Meeres. Mit jäher Unmittelbarkeit erleben alle Sinne den Luftraum als das Element des Fliegers.

Weit ist der Westwall, doch nahe die Front, an der unsere Jäger kämpfen. Man spürt den heißen Atem des Krieges auf Schritt und Tritt. Hier braust eine Staffel mit aufheulenden Motoren feindwärts vom Rollfeld, dort stapfen Piloten in schweren gefütterten Stiefeln über die magere Heide zu ihren Maschinen und halten witternd die Nase in den Wind. Auf dem Gefechtsstand lauscht der Funker, fest die Muschel an das Ohr gepreßt, auf den Ruf eines Kameraden, der draußen über der Nordsee irgendwo zwischen Wolken und Wasser hängt. Telephone rasseln. Ordonnanzen spritzen umher. Unwillkürlich wird man mit hineingerissen in die ungeheure Spannung, die vom Kommandanten bis zum letzten Mechaniker jeden einzelnen beherrscht, und mählich erblaßt das malerische Bild vor dem Ernst, dem tiefen, heiligen Ernst, mit dem die Männer des Fliegerhorstes ihre schwere, aber herrliche Aufgabe anpacken. Der Humor kommt dabei nicht zu kurz, denn der wäre kein richtiger Flieger, der nicht zu lachen verstünde.

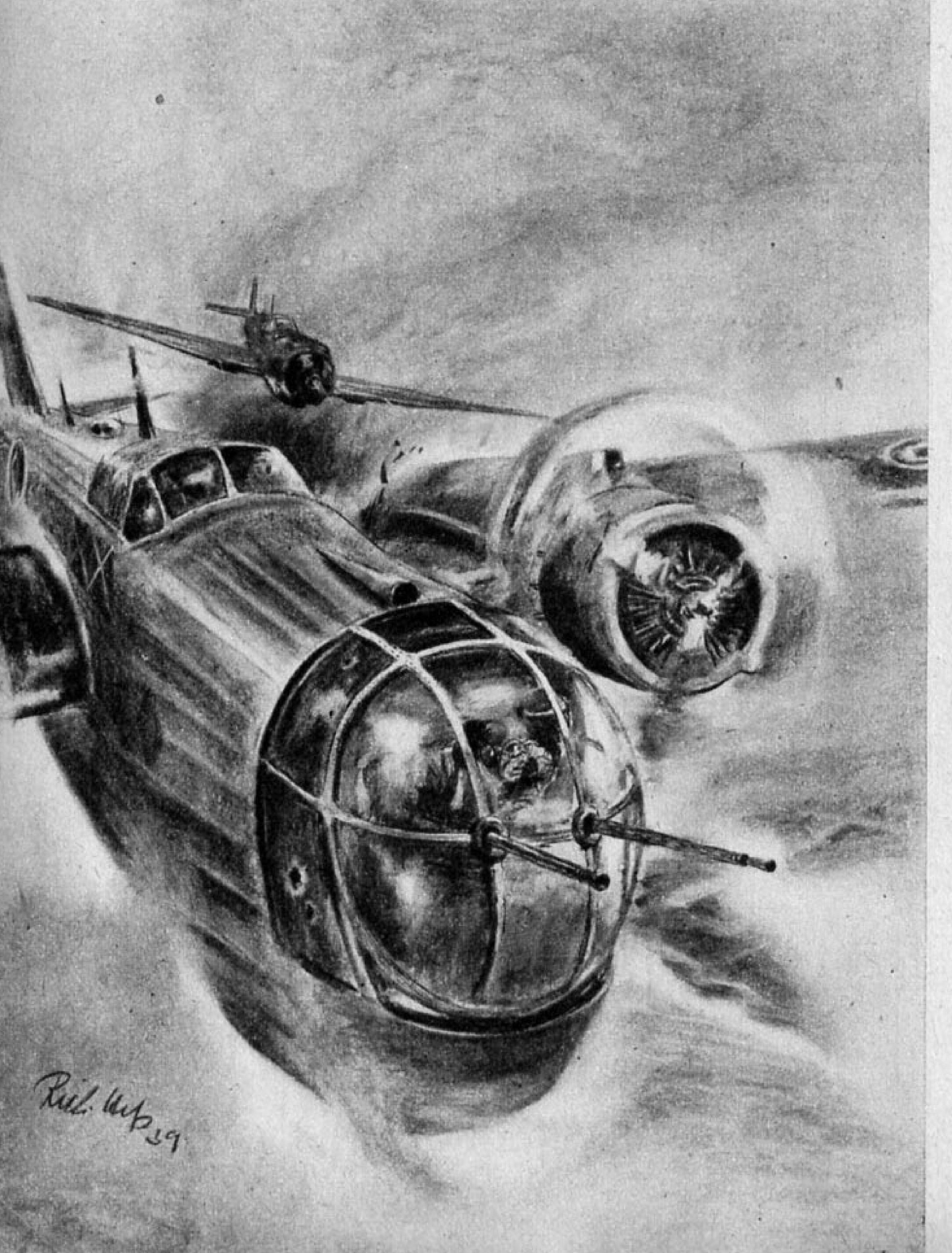
In den Zelten, Unterständen und Baracken bildet das Geschehen des 4. September das Tagesgespräch. An jenem Montag unternahm es der Tommy, mit 20 bis 25 modernsten Kampfflugzeugen den Häfen an Jade, Weser und Elbe einen Besuch abzustatten. Es bekam ihm wahrlich schlecht. Ob Vickers oder Bristol: ein Bomber nach dem anderen verfing sich in dem Eisen des Abwehrfeuers unserer Flak oder stürzte unter dem Beschuß unserer Jäger als lodernde Fackel in die See . . . „Und das ist Feldwebel T., von Beruf Buchdrucker, jetzt aber ein Jäger, wie ihn sich unser Feldmarschall nicht besser wünschen kann. Na, T., nun erzählen Sie mal, wie Sie am Scharhörn-Riff den ‚Wellington'-Bomber in den Bach schickten . . ."

Man merkt, daß Hans — ganze dreiundzwanzig Jahre ist er alt — nicht viel Aufhebens machen möchte von seinem ersten Sieg im Luftkampf. Kein Flieger tut das gern. Man kriegt den Kerl vor die Maschine, und dann heißt es: „Du oder ich." Mehr wäre eigentlich nicht zu sagen. Aber auch das Berichten ist Dienst, und so schießt Hans T. denn los, ebenso geschickt und sicher wie mit seiner Waffe.

Man muß einen Septembertag an der Elbmündung einmal miterlebt haben, um die grandiose

Schon die ersten Feuerstöße des deutschen Jägers hätten nicht besser sitzen können. Sie haben besonders auf der linken Tragfläche des Engländers furchtbare Wirkung gehabt

Schönheit dieser anspruchslosen Landschaft zu begreifen, und noch überwältigender ist das Panorama, wenn man es aus der Vogelperspektive schaut. Da hat der Herrgott einen breiten Pinsel genommen und mit mächtigen Strichen ein paar Wolkenbänke über das Blau gewischt. Aus dem Südosten grüßt die „Alte Liebe“ von Cuxhaven, dem Flieger ebenso vertraut wie dem Schiffer. Die niedergehende Sonne läßt die freundlichen hellen Häuser von Duhnen aufleuchten, und hinter den weißen Gebäudereihen erstreckt sich die gesegnete Marsch, und Deiche schützen das fruchtbare Land vor dem „Blanken Hans“, wenn er einmal zornig wird. Nun, die Männer, die hier im Jagdverband des Oberleutnants L. über der Deutschen Bucht Wache fliegen, können diesem majestätischen Schauspiel bestenfalls einen Seitenblick gönnen. Tief unter ihnen glitzern die Priele des Wattenmeers, und rieselnde Silberstreifen schüttet die sinkende Sonne über die endlose Wasserfläche, aus der sich fern im Nordwesten die Insel Helgoland wie ein schwacher dunkler Fleck abhebt.



Oben: Bis auf zwanzig Meter ist der deutsche Jäger im Eifer des Gefechts dem Engländer auf den Pelz gerückt — dicht vor sich sieht er den englischen Schützen in der Heckkanzel

Das Schicksal der „Wellington“ ist besiegelt, vergeblich versucht sie ihr Heil in der Flucht

„Ich fliege vorn in unserm Verband“, erzählt Feldwebel T., „und plötzlich sehe ich tief unter uns drei Maschinen, die so niedrig fliegen, daß sie mit den Fahrgestellen das Wasser zu berühren scheinen. Mächtige Brocken sind es, zweimotorige Bomber, und schon erkenne ich die Kokarde des Tommy auf den Tragflächen. Wie riesige Haifischflossen ragen die Seitenruder aus den Rümpfen, und nun weiß ich, daß wir drei ‚Wellingtons‘ vor uns haben, von denen man sich drüben geradezu Wunderdinge erzählt. Meine Kameraden haben die Kette offenbar noch nicht zu Gesicht bekommen, aber ein paar Zeichen genügen zur Verständigung, und nun geht es mit voller Pulle hinterdrein. Die Maschine gedrückt, was das Zeug hält — jawoll, Gentlemen, wir sind doch schneller. Die Tommies haben inzwischen Lunte gerochen. Sie ahnen, was ihnen blüht, und zwei von ihnen drehen ab, um in die niedrig hängenden Wolken zu entkommen. Den dritten aber lasse ich nicht mehr los, und schon habe ich ihn schußgerecht vor meinem MG. Was sagte Oswald Boelcke immer? ‚So dicht 'ran wie möglich!‘ Auf hundert Meter Entfernung gebe ich den ersten Feuerstoß. In wilden Kurven will der Tommy Höhe gewinnen, um in die Wolken zu entwischen, aber er kann mich nicht abschütteln. Noch dichter heran! Immer größer wird die ‚Wellington‘ im Korn, und deutlich sehe ich in der Heckkanzel hinter der Haifischflosse den MG-Schützen.

Auch er feuert, was sein Gewehr hergibt; nur treffen tut er nicht. Noch ein paar Feuerstöße aus dreißig Meter Entfernung, und nun ist es, als ob eine Riesenfaust die linke Tragfläche des Engländers wegreißt. Bläulich züngelt es aus dem Rumpf des Bombers, und plötzlich schießt eine Stichflamme hoch. Im Eifer des Gefechts bin ich dem Tommy bis auf zwanzig Meter auf den Pelz gerückt, und jetzt wird die Situation im wahrsten Sinne des Wortes brenzlig für mich. Der Bomber steht in Flammen, und die Fetzen seines Leitwerks fliegen mir über den Kopf. Unwillkürlich ducke ich mich. Wenn nur meine Kiste nicht Feuer fängt! Ich drücke die Maschine nach rechts unten weg — wir hatten uns im Verlauf des Luftkampfes bis auf fünfhundert Meter Höhe geschraubt — und verfolge den Absturz meines Gegners. Taumelnd schießt der in Rauch gehüllte Bomber in die Tiefe und schlägt auf das Wasser. Ein letztes Auflodern, und dann bleibt nur ein Ölfleck übrig.

Jetzt rasch Ausschau gehalten nach den beiden anderen. Eben taucht einer zwischen den Wolkenfetzen auf, und schon jage ich mit Vollgas hinterher. Ich kriege ihn noch zu packen, aber immer dichter wird die Wolkendecke, immer schlechter die Sicht. Der einzige Trost ist, daß der Heckschütze des ‚Wellington'-Bombers, der mich beharken will, keinen Erfolg hat. Beim Abdrehen erhalte ich aus der Bugkanzel des Engländers noch mal Feuer, aber das hilft dem Tommy nichts. Immer weiter geht die wilde Jagd, und wieder drücke ich meine Kiste, um mir den Tommy vielleicht ein zweites Mal vor die MG's zu holen. Aber leider muß ich ihn abziehen lassen. Schade, schade ..."



Das Ende der „Wellington". Aus 500 m Höhe ist der Bomber wie eine Feuersäule in die Tiefe geschossen und schlägt nun auf dem Wasser der Nordsee auf

Feldwebel T. fliegt nach Hause, zurück zum Horst, und als er über dem Flugfeld erscheint, gibt er seinen Kameraden nach alter deutscher Fliegersitte durch Wackelzeichen seinen ersten Luftsieg bekannt. Mit großem Hallo wird er empfangen, und noch größer wird die Freude im Horst, als die Nachricht einläuft, daß der englische Luftangriff auf der ganzen Linie, an Jade, Elbe und Weser, abgeschlagen wurde. Eine bittere Lehre für den Tommy, eine Lehre, die kaum zur Wiederholung reizen dürfte. An jenem Septemberabend verlor der Engländer elf Maschinen, und der einzige Treffer, den er erzielte, lag auf einem deutschen Kriegsschiff, nicht als Bombe, sondern als Wrack eines abgeschossenen Flugzeuges.

Fliegen – marschieren ... vereint schlagen / Luftwaffe und Heer

Beim Ausbruch des Weltkrieges noch eine Hilfswaffe mit beschränktem Aufgabenbereich, hat sich in der Zwischenzeit die Luftwaffe zu einem selbständigen dritten Wehrmachtteil entwickelt und ist eine Waffe geworden, die wesentlich zur Kriegsentscheidung beiträgt.

Wenn auch heute der größte Teil der Luftwaffe für die Durchführung selbständiger Aufgaben vorgesehen ist, so sind dennoch zahlreiche Verbände vorhanden, die für die Zusammenarbeit mit dem Heer bestimmt sind. Welche entscheidende Rolle neben operativen Unternehmungen eine enge Zusammenarbeit zwischen Heer und Luftwaffe spielt, hat der Feldzug in Polen eingehend bewiesen. Bei dieser Zusammenarbeit mit dem Heer treten folgende Aufgaben an die Luftwaffe heran:

Aufklärung, Artilleriebeobachtung, Eingreifen in die Kampfhandlungen zur Erde sowie Sonderaufgaben, wie Truppentransporte, Beförderungen von Munition und Proviant auf dem Luftweg, Herstellung und Aufrechterhaltung von Verbindungen mittels Flugzeug sowie Schutz der Truppe gegen Luftangriffe des Gegners.

Als das Flugzeug aus den Kinderschuhen der technischen Entwicklung heraus war und für militärische Zwecke brauchbar wurde, sah man die Hauptaufgabe für dieses neue Kriegsmittel in der Durchführung der Aufklärung, vor allem der operativen Luftaufklärung. Das Flugzeug sollte ein Mittel sein, die Aufklärungstätigkeit der Kavallerie nach der Tiefe hin wesentlich zu erweitern. Auch heute noch ist die Luftaufklärung eine der wichtigsten Aufgaben der Fliegertruppe, zumal heute die Eindringtiefen der Flugzeuge es gestatten, auf europäischen Kriegsschauplätzen über dem gesamten Gebiet eines Gegners die Aufklärung durchzuführen.

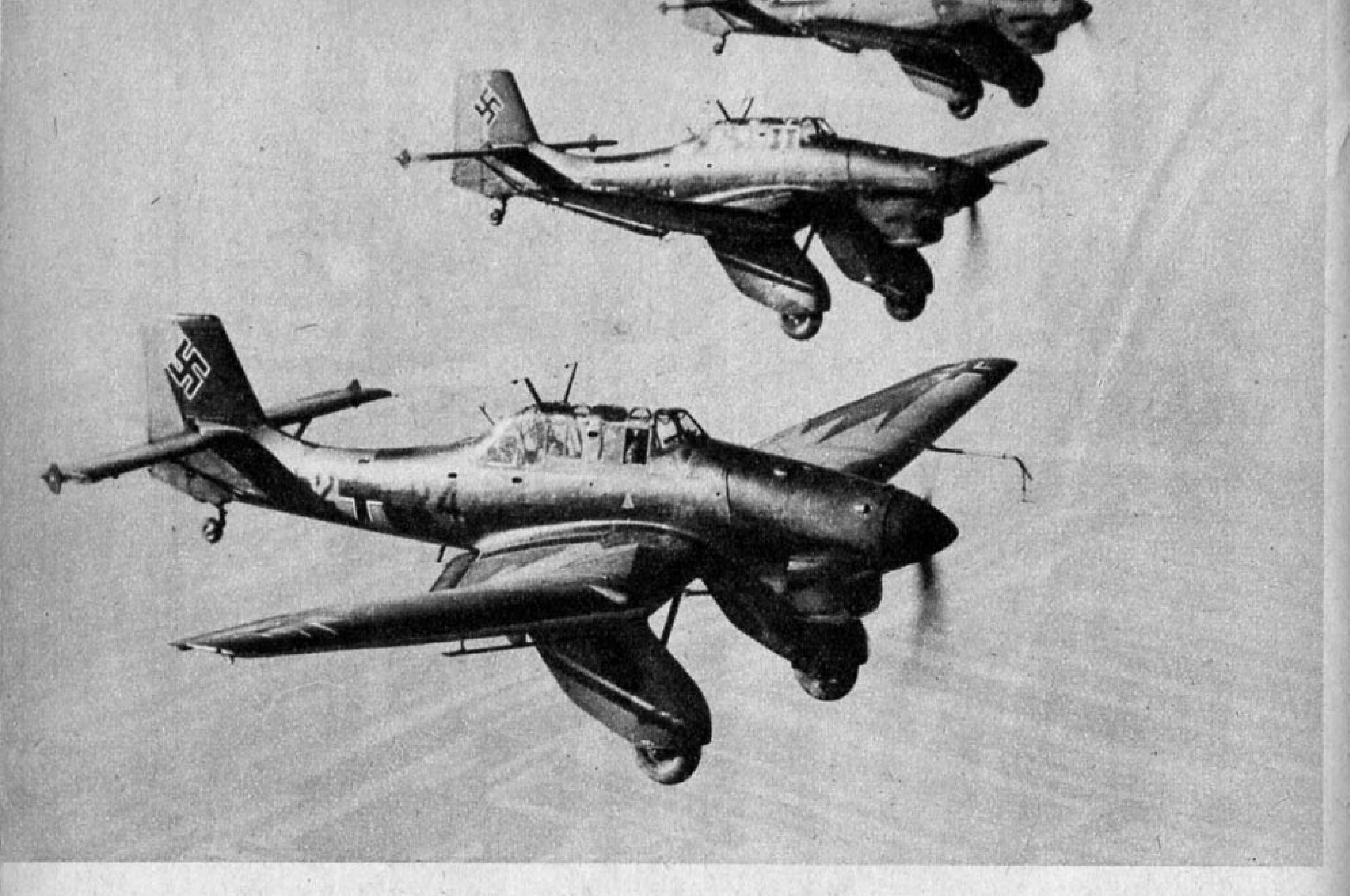
Bei der Luftaufklärung unterscheidet man zwischen der Fernaufklärung, d. h. der operativen Aufklärung, der taktischen Luftaufklärung und der Gefechtsluftaufklärung.

Die Fernaufklärung dient vor allem operativen Zwecken und hat die Aufgabe, der eigenen Führung ein Bild von der operativen Lage beim Gegner und damit Unterlagen für ihre eigenen operativen Entschlüsse zu bringen. Die Überwachung der Bodenorganisation der feindlichen Luftwaffe, des Eisenbahnnetzes, der Rüstungsindustrie und der sonstigen Kraftquellen des Gegners, seiner Mobilmachungszentren und Standorte des Heeres sowie seiner Truppenbewegungen schaffen die Unterlagen, nach denen die eigene Führung ihre Maßnahmen treffen kann. Um diese Aufgaben erfüllen zu können, müssen die Fernaufklärer weit in das Gebiet des Gegners hineinstoßen, sie müssen möglichst das gesamte Feindgebiet ständig überwachen.

Für die Fernaufklärung werden heute bei uns und unseren Gegnern fast ausschließlich zweimotorige Flugzeuge mit drei bis vier Mann Besatzung verwendet, die selbstverständlich mit dem für die jeweiligen Aufgaben geeigneten Lichtbildgerät und Funkanlage ausgerüstet sind und über eine Bewaffnung verfügen, die ihnen die Möglichkeit gibt, sich gegen die Angriffe feindlicher Jäger erfolgreich zu verteidigen.

Die Hauptaufgabe der taktischen Luftaufklärung besteht darin, die vom Feinde zur Vorbereitung und Ausführung von Kampfhandlungen getroffenen Maßnahmen rechtzeitig zu erkennen und so schnell zu melden, daß von eigener Seite zeitig genug die entsprechenden Gegenmaßnahmen getroffen werden können. Deshalb muß die taktische Luftaufklärung den Aufmarsch, die Stärke und die Gliederung des Gegners sowie seinen Nachschub feststellen und besonders auf motorisierte Verbände achten. Ebenso wichtig ist es, die in dem zuständigen Aufklärungsraum liegenden Flughäfen und Feldflugplätze des Gegners zu erkunden und ständig zu überwachen.

Der Raum der taktischen Luftaufklärung erstreckt sich im allgemeinen so tief in das feindliche Gebiet hinein, daß anmarschierende motorisierte Truppen stets noch rechtzeitig gemeldet



Die Sturzkampfflugzeuge Ju 87, die unseren kämpfenden Truppen auf der Erde schon oft entscheidende Unterstützung brachten, gleichen wehrhaften Riesenhornissen

werden können. Die Flughöhe des taktischen Aufklärers ist bedingt durch die gestellte Aufgabe und die Erkennbarkeit der Objekte. Während beim Fernaufklärer die Lichtbilderkundung die Hauptrolle spielt, ist für die Nahaufklärer auch die Augenerkundung von großer Wichtigkeit. Bei der operativen Aufklärung spielt der Zeitverlust, der durch das Entwickeln und Auswerten der Lichtbildaufnahmen entsteht, keine besondere Rolle, dagegen kann eine verspätete Meldung bei der taktischen Luftaufklärung, z. B. wenn es sich um das erkannte Vorgehen eines motorisierten Verbandes handelt, von den nachteiligsten Folgen für die eigene Truppe sein. In solchen Fällen ist die Augenerkundung und sofortige Meldung durch Funk von entscheidender Bedeutung.

Für die taktische Luftaufklärung werden meist zweisitzige Flugzeuge eingesetzt. Die Bewaffnung ist eine reine Verteidigungsbewaffnung, da der taktische Aufklärer im allgemeinen Luftkämpfe vermeiden kann. In Abschnitten, in denen mit besonders starker feindlicher Jagdabwehr zu rechnen ist, werden die taktischen Aufklärer durch eigene Jagdflugzeuge geschützt.

Eine Staffel der erfolgreichen Messerschmitt-Jagdeinsitzer Me 109 startbereit zum Tiefangriff auf die Rückzugslinie des Feindes

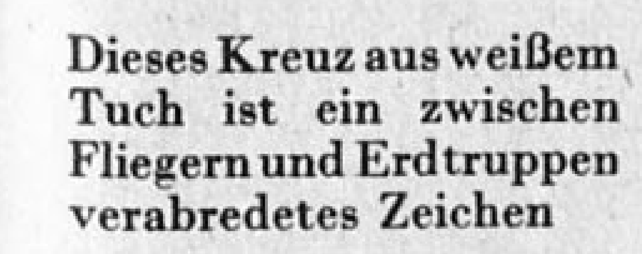
Die Gefechtsluftaufklärung setzt dann ein, sobald es zum Gefecht kommt. Sie hat die Aufgabe, das Gefechtsfeld bis ins kleinste zu überwachen und alle Vorgänge, die mit den Gefechtshandlungen zusammenhängen, festzustellen und sofort zu melden. Besonders wichtig ist es, die Bereitstellung oder das Eingreifen motorisierter Einheiten und Kampfwagen rechtzeitig zu erkennen und die feindlichen Reserven und Artilleriestellungen zu überwachen. Bei der Gefechtsaufklärung spielt die Augenerkundung die weitaus größte Rolle, da es sich darum handelt, alle Wahrnehmungen sofort an die zuständige Führung zu übermitteln. Die Beobachtung der erforderlichen Einzelheiten erfordert eine möglichst geringe Flughöhe.

Für die Gefechtsaufklärung finden fast durchweg zweisitzige Flugzeuge Verwendung, wie sie auch für die taktische Aufklärung im allgemeinen eingesetzt werden.

Aufgabe des Beobachters ist es, das Feuer der eigenen Artillerie zu leiten, d. h. die Einschläge der Geschosse zu beobachten und die nötigen Korrekturen zu geben. Zu diesem Zweck steht der Beobachter in ständiger Funkverbindung mit dem Artillerieführer. Während der Durchführung dieser Aufgabe muß das Beobachtungsflugzeug ständig in dem Luftraum



Ein Fieseler - Storch, das bewährte Verbindungsflugzeug der deutschen Wehrmacht, beim Überbringen einer Nachricht an eine Flakabteilung





Dieses Kreuz aus weißem Tuch ist ein zwischen Fliegern und Erdtruppen verabredetes Zeichen

kreisen, von dem aus es das Ziel und die Einschläge dauernd beobachten kann. Diese Tätigkeit erfordert vollen Einsatz der Besatzungen, da der Gegner diesen „lästigen" Beobachter mit Flak und Jagdabwehr an der Durchführung seines Auftrages zu hindern suchen wird.
Da die Durchführung einer einwandfreien Beobachtung um so schwieriger wird, je schneller das Flugzeug ist, verwendet man zur Beobachtung für die Artillerie vorteilhaft Flugzeuge, die in der Lage sind, eine möglichst geringe Mindestgeschwindigkeit einzuhalten. Bei starker feindlicher Jagdabwehr übernehmen eigene Jäger den Schutz des Beobachtungsflugzeuges.
Schon in der großen Schlacht an der Somme im Juli 1916 wurden Flugzeuge dazu benützt, um mit MG-Feuer und durch Abwurf leichter Bomben auf die kämpfende Truppe und vorgehende Reserven die eigene Infanterie wirkungsvoll zu unterstützen. Auch im modernen Kriege können Flugzeuge durch dieses Eingreifen in die Kampfhandlungen zur Erde mittels MG-Feuer und Bombenabwurf entscheidend zum Ausgang eines Gefechts oder einer Schlacht beitragen. Diese Angriffe können die Wirkung des Feuers der Infanterie und Artillerie außerordentlich unterstützen. Vor allem wird das Flugzeug an solchen Stellen beim Gegner eingesetzt werden können, die gegen das Feuer der erdgebundenen Waffen gedeckt sind oder wenn es sich darum handelt, stark ausgebaute Bunkerstellungen sturmreif zu machen. Gegen letztere erzielen vor allem — wie der Feldzug in Polen erwiesen hat — die Bomben der Sturzkampfflieger vernichtende Wirkungen. Auch gegen Panzerwagen ist das Flugzeug eine gefährliche Waffe. Der Angriff auf Panzerwagen kann meist ganz überraschend erfolgen, da die Besatzung der Panzerwagen im Gefecht nicht in der Lage ist, den Luftraum zu beobachten und infolge des großen Lärms im Wagen auch das Motorengeräusch nahender Flugzeuge nicht wahrnehmen kann. Überdies besitzen Kampfwagen auf der Oberseite nur eine schwache Panzerung und sind deshalb gegen Waffenwirkung von oben besonders empfindlich. Eine besondere Bedeutung kommt den Angriffen von Flugzeugen auf Erdgegner dann zu, wenn der Feind bereits ins Wanken geraten ist. Flugzeuge können schneller nachstoßen als jede andere Waffe und den Rückzug des Gegners zur Flucht und zur entscheidenden Vernichtung gestalten.
Welche Flugzeuge für dieses direkte Eingreifen in Erdkampfhandlungen verwendet werden, richtet sich nach den jeweiligen Verhältnissen. Jagdflugzeuge bekämpfen vor allem die feindliche Infanterie und Artillerie, auch Panzerwagen, mit dem Feuer ihrer MG oder Flugzeugkanonen; gegen größere geschlossene Verbände und Feldstellungen werden Kampfflugzeuge und gegen befestigte Stellungen Sturzkampfflugzeuge mit Erfolg eingesetzt.
Neben diesen Hauptaufgaben spielen noch viele Sonderaufgaben eine wichtige Rolle in der Zusammenarbeit zwischen Luftwaffe und Heer.
Als **Beförderungs- und Verbindungsmittel** hat das Flugzeug eine

Der deutsche Fernaufklärer Do 17, der für die Operationen der gesamten Wehrmacht schon außerordentlich wertvolle Erkundungsergebnisse mit nach Hause gebracht hat



Der Nahaufklärer Hs 126 beim Tiefflug über einem Wald, in dem feindliche Widerstandsnester vermutet werden

immer steigende Bedeutung erlangt. Neuzeitliche Flugzeuge sind in der Lage, 25 bis 30 Mann Infanterie mit voller Ausrüstung zu befördern. Es können auf diese Weise auf schnellstem Wege wichtige Spezialtruppen an bedrängte Frontabschnitte geworfen werden. Desgleichen ist es möglich, mittels Flugzeugen weit vorgestoßenen oder abgeschnittenen Truppenteilen Munition und Verpflegung, ja sogar Waffen auf dem Luftwege zuzuführen. Beim Versagen des Nachschubs und bei der Unterbrechung von Verbindungen infolge verstopfter Straßen oder zerstörter Eisenbahnstrecken bietet das Flugzeug ein Mittel, die Truppe mit dem Wichtigsten zu versorgen. Zu diesen Aufgaben werden besondere Transportflugzeuge oder schwere Kampfflugzeuge eingesetzt.
Auch als ein Verbindungsmittel zwischen der Front und den Stäben leistet das Flugzeug wichtige Dienste, da es oft das einzige Mittel darstellt, um auf dem schnellsten Wege eine persönliche Verbindung herzustellen. Das Flugzeug ist unabhängig von verstopften Straßen und schneller als jedes erdgebundene Verkehrsmittel. Als solche Verbindungsflugzeuge verwendet man Leichtflugzeuge oder Sonderflugzeuge, die vor allem auf möglichst kleinen Plätzen landen und starten können. Die Tätigkeit des Verbindungsflugzeuges mag geringfügig erscheinen; es darf aber nicht vergessen werden, daß häufig ein persönlicher Meinungsaustausch zwischen der höheren Führung und den kämpfenden Verbänden bei einer Schlacht im entscheidenden Augenblick von ausschlaggebender Bedeutung sein kann. Der Rückzug an der Marne 1914, der nur auf das Fehlen der wichtigsten Verbindung zwischen den kämpfenden Verbänden zurückzuführen ist, muß stets ein Mahnmal bleiben!
Für den Schutz der Erdtruppe gegen Angriffe feindlicher Flieger, vor allem auf dem Marsch, sorgen die Flakartillerie und eigene Jagdflieger. Darüber hinaus kann die leichte und schwere Flak der bedrängten Truppe durch direkte Unterstützung bei Erdkampfhandlungen wertvolle Hilfe leisten, ein Fall, der im polnischen Feldzug des öfteren eingetreten ist.
Vielgestaltig und wichtig sind somit die Aufgaben, welche die Teile der Luftwaffe zu erfüllen haben, die zur Zusammenarbeit mit dem Heer eingesetzt werden.



Zur Luft und zur See gegen England / Luftwaffe und Kriegsmarine

Genau wie bei der Kriegführung zu Lande hat bei der Seekriegführung die Luftwaffe wichtige Veränderungen gebracht, und auch die Marine kann auf die Mitarbeit der Luftwaffe nicht verzichten. Ihr ist im Flugzeug ein wichtiger Helfer, aber auch ein gefährlicher Gegner erwachsen. Flugzeuge werden bei der Seekriegführung für Aufklärung, Artilleriebeobachtung und zur Bekämpfung der feindlichen Flotte verwendet.

Die operative Luftaufklärung soll durch Feststellung der Bewegungen und der Stärke der feindlichen Flottenverbände und die laufende Überwachung der gegnerischen Häfen der eigenen Kriegsmarine die Grundlage für ihre Handlungen geben. Dazu ist es notwendig, große Strecken über See zurückzulegen und weite Seeräume aufzuklären. Die operative Aufklärung für die Kriegsmarine erfolgt meist von Küstenstützpunkten aus. Als Flugzeuge finden hochseefähige Flugboote oder hochseefähige Schwimmerflugzeuge Verwendung, die so ausgerüstet sind, daß sie sich auch längere Zeit bei einer Notlandung auf See halten können, bis Hilfe durch die eigene Flotte kommt. Lichtbilderkundungen und Augenerkundungen sind für die operative Aufklärungstätigkeit im Dienste der Marine von gleicher Wichtigkeit, da erkannte feindliche Seestreitkräfte sofort gemeldet werden müssen, um gegebenenfalls Kampfverbände gegen diese anzusetzen.

Da die Fernaufklärer auch mit den Angriffen feindlicher Jagdflieger rechnen müssen, die entweder von Küstenstationen des Gegners oder von Flugzeugträgern aus starten, ist es notwendig, daß sie über eine starke Verteidigungsbewaffnung verfügen. Die Fernaufklärung über See stellt außerordentlich hohe Anforderungen an die Besatzungen, da sich solche Flüge auf viele Stunden ausdehnen.

Die taktische Luftaufklärung hat für die Kriegsmarine einen außerordentlich hohen Wert. Während früher leichte Seestreitkräfte die Sicherung einer operierenden Flotteneinheit übernommen haben, um ein unvorhergesehenes Zusammentreffen mit starken Kräften des Gegners zu vermeiden, fällt diese Sicherungsaufgabe heute vor allem den für die taktische Aufklärung bestimmten Flugzeugen der Flotte zu. Da vom Flugzeug aus ein wesentlich größerer Raum überwacht werden kann, als dies von einem Schiff aus möglich ist, wird die Gefahr, unvermutet auf einen überlegenen Gegner zur See zu stoßen, wesentlich herabgemindert. Es wird dem Gegner die Möglichkeit genommen, die Absichten der eigentlichen Schlachtflotte dadurch zu verschleiern, daß vorgeschickte Kreuzer den Einblick in die Bewegung der Schlachtflotte verhindern. Dies ist nur noch bei einer Wetterlage möglich, die jede Lufterkundung unmöglich macht.

Für die taktische Luftaufklärung werden im allgemeinen die Bordflugzeuge eingesetzt, die Schlachtschiffe und Kreuzer mit sich führen. Diese Bordflugzeuge sind meist zweisitzige Seeflugzeuge, die vom fahrenden Schiff mittels Schleuderanlage gestartet werden, den Seeraum vor der Flotte überwachen und ihre Meldung durch Funk an die Flotte weitergeben. Je nach der Lage fliegen diese Aufklärer nach Erfüllung ihrer Aufgabe zum nächsten Stützpunkt an die Küste zurück, oder sie landen neben ihrem zugehörigen Schiff. Dies muß dann allerdings stilliegen, damit das Bordflugzeug mittels Kran oder Ladebaum wieder an Bord genommen werden kann.

Zur taktischen Luftaufklärung für die Marine ist auch die Küstenüberwachung zu rechnen. Ihre Aufgabe besteht darin, rechtzeitig das Herannahen von feindlichen Luft- oder Seestreitkräften zu melden. Eine besondere Bedeutung kommt den Küstenüberwachungsflugzeugen dadurch zu, daß sie in der Lage sind, U-Boote von einer gewissen Höhe aus auch im getauchten Zustande zu entdecken. Deshalb werden die Küstenüberwachungsflugzeuge auch

zur U-Boot-Bekämpfung eingesetzt. Zu diesem Zweck sind sie vielfach mit Wasserbomben ausgerüstet.

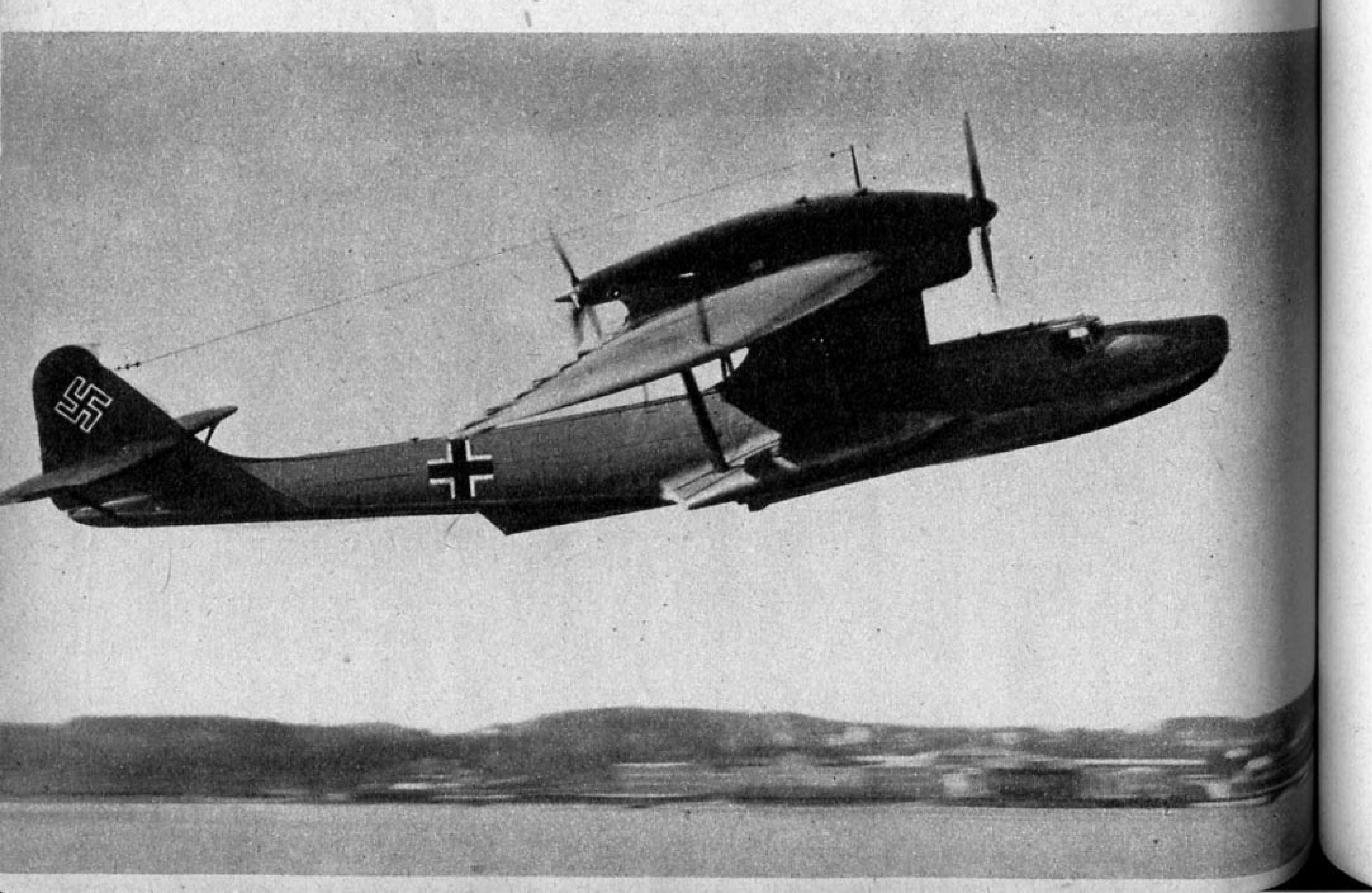
Die Gefechtsaufklärung ist bei Kampfhandlungen zur See wesentlich einfacher als bei Kampfhandlungen des Heeres auf der Erde, da es sich nicht um die Erkennung so vieler Einzelheiten handelt, die ein Fliegen in ganz geringen Höhen erfordern.

Dagegen kommt der Artilleriebeobachtung bei der Marine eine ganz besondere Bedeutung zu, denn die Feuerleitung aus der Luft ermöglicht eine wesentlich größere Genauigkeit als die von dem Gefechtsmast des feuernden Kriegsschiffes. Bei Artilleriekämpfen zwischen Kriegsschiffen stört die Rauchentwicklung der eigenen Geschütze die Beobachtung vom Schiff aus sehr stark. Überdies ist damit zu rechnen, daß in den weitaus meisten Fällen eine Nebelwand zwischen die kämpfenden Schiffe oder Verbände gelegt wird, die eine Beobachtung der Geschoßeinschläge vom Schiff aus vollends unmöglich macht. Das Beobachtungsflugzeug wird durch die Rauchentwicklung der Geschütze des eigenen Schiffes in keiner Weise gestört und kann in den weitaus meisten Fällen auch trotz einer Nebelwand von oben her die Einschläge beobachten und das Feuer leiten. Als Beobachtungsflugzeuge werden meist die Bordflugzeuge der Kriegsschiffe oder der Flugzeugträger verwendet.

Bei den Kampfhandlungen gegen die Flotte des Gegners muß man zwischen dem selbständigen Einsatz der Luftwaffe und dem Eingreifen der Luftwaffe in Gefechtshandlungen zur See unterscheiden.

Selbständige Angriffe auf Seestreitkräfte erfordern eine enge Zusammenarbeit mit den Fernaufklärern der Marine, vor allem, wenn es sich um fahrende Verbände auf See handelt. Da die Kampf- und Sturzkampfflugzeuge, die Träger des Angriffes, nicht auf gut Glück in den großen Räumen angesetzt werden können, in denen die feindlichen Seestreitkräfte zu erwarten sind, kann ein Einsatz dieser Kampfverbände erst erfolgen, wenn der Gegner durch die Aufklärer der Marine gesichtet ist. Sobald der Aufklärer die feindlichen Seestreitkräfte entdeckt hat, gibt er die Meldung an den entsprechenden Kampfverband. Er muß aber ständig in Fühlung mit dem Gegner bleiben, um auf dem Funkweg die Kampfflugzeuge an den Gegner heranführen zu können.

Der Angriff selbst kann im Hochflug oder im Sturzflug erfolgen. Da fahrende Kriegsschiffe ein verhältnismäßig kleines und sehr bewegliches Ziel darstellen, verspricht der Angriff im Sturzflug die meisten Erfolge.



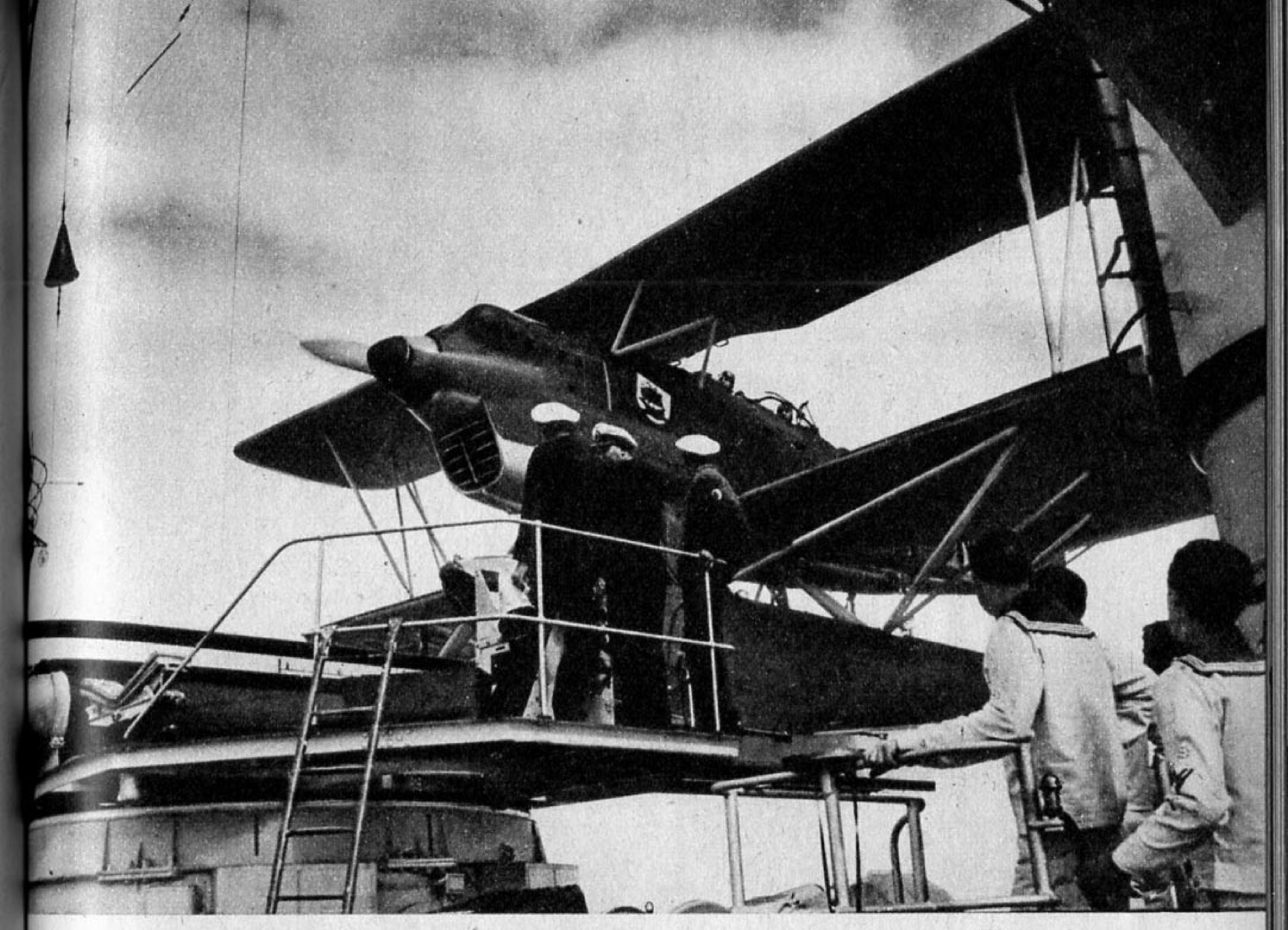
Kampfflugzeuge He 111 beim Angriffsflug in der Nordsee auf englische Seestreitkräfte, denen sich unsere Luftwaffe immer wieder überlegen gezeigt hat

Links: Ein Flugboot vom Baumuster Do 18, das mit großem Erfolg für Fernaufklärung über See eingesetzt wird

Angriffe auf Seestreitkräfte erfordern eine mustergültige Zusammenarbeit, beste Ausnützung der taktischen und Wetterlage und stellen höchste Anforderungen an die Besatzungen, denn jeder Angriff auf Seestreitkräfte entspricht einem Angriff auf ein durch Flak stark verteidigtes Ziel. Bombentreffer richten auch bei großen Schlachtschiffen große Zerstörungen an, die, auch wenn das Schiff mit eigener Kraft noch zurückkehren oder abgeschleppt werden kann, lang andauernde Reparaturen erfordern, so daß das betreffende Schiff auf lange Zeit aus dem Verband der feindlichen Flotte ausfällt.
Angriffe auf in Häfen vor Anker oder an der Boje liegende Schiffe stellen dem Flugzeug ebenfalls schwierige Aufgaben. Wenn auch einerseits die Schiffe leichter zu treffen sind, da sie stilliegen, so ist andererseits die starke Flakbewaffnung bei stilliegenden Schiffen gefährlicher als bei in Fahrt befindlichen, da alle Behinderungen für die Flakartillerie durch die Bewegungen des Schiffes, Rauchentwicklung usw. in Wegfall kommen. Dagegen bieten wiederum bei stilliegenden Schiffen auch Angriffe aus dem Horizontalflug aus großer Höhe weitaus bessere Treffaussichten als gegen fahrende Schiffe.
Wesentlich günstiger werden die Verhältnisse für die Flugzeuge, wenn es sich darum handelt, in ein Gefecht zwischen eigenen und feindlichen Seestreitkräften einzugreifen. Während bei dem selbständigen Angriff ohne Unterstützung von Seestreitkräften die Besatzung der Kriegsschiffe ihre gesamte Aufmerksamkeit auf die Abwehr des Luftangriffes richten kann, ist bei einem Seegefecht ein großer Teil der Besatzung mit den Kampfhandlungen zur See in Anspruch genommen. Außerdem wird durch die Rauchentwicklung der eigenen Geschütze und durch die Rauchentwicklung krepierender Treffer die Beobachtung des Luftraumes außerordentlich erschwert. Dazu kommt, daß auch die Bedienung der Flugabwehrgeschütze während eines Seegefechtes durch Treffer des Seegegners und durch die Kampfhandlungen behindert wird und dadurch nicht so genau wird arbeiten können wie in einem Fall, wo nur ein Luftgegner allein bekämpft werden muß. Überraschende Sturzkampfangriffe oder Tiefangriffe sind im Laufe eines Seegefechtes deshalb viel leichter durchzuführen. Auch das Torpedoflugzeug kann in einem solchen Falle von großer Bedeutung sein, da ihm ein unbemerktes Herankommen in die Abschußstellung in vielen Fällen gelingen wird.

Der Kommandant des Panzerschiffs gibt dem Bordflieger den Auftrag, den Standort des Feindes zu erkunden

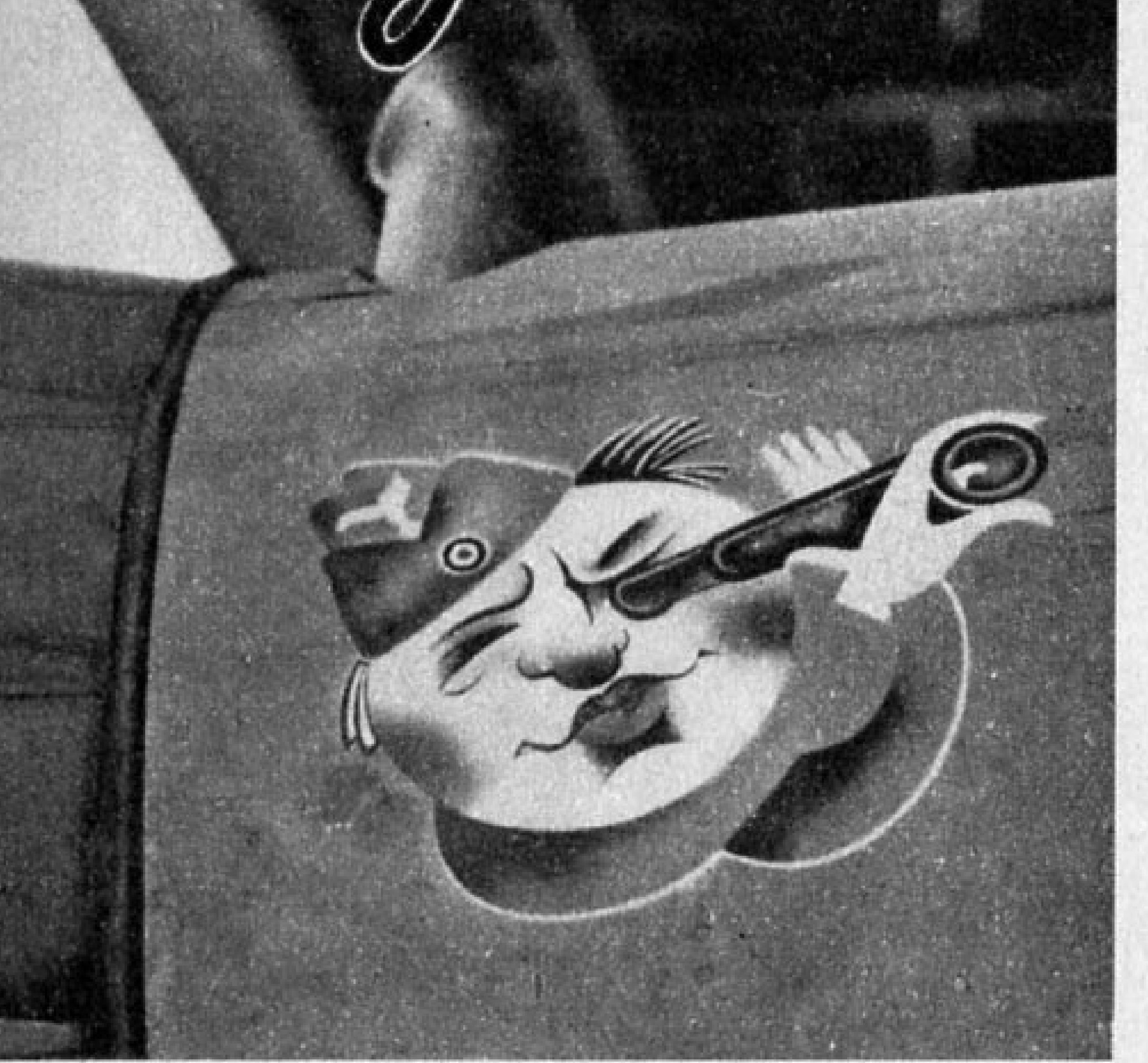




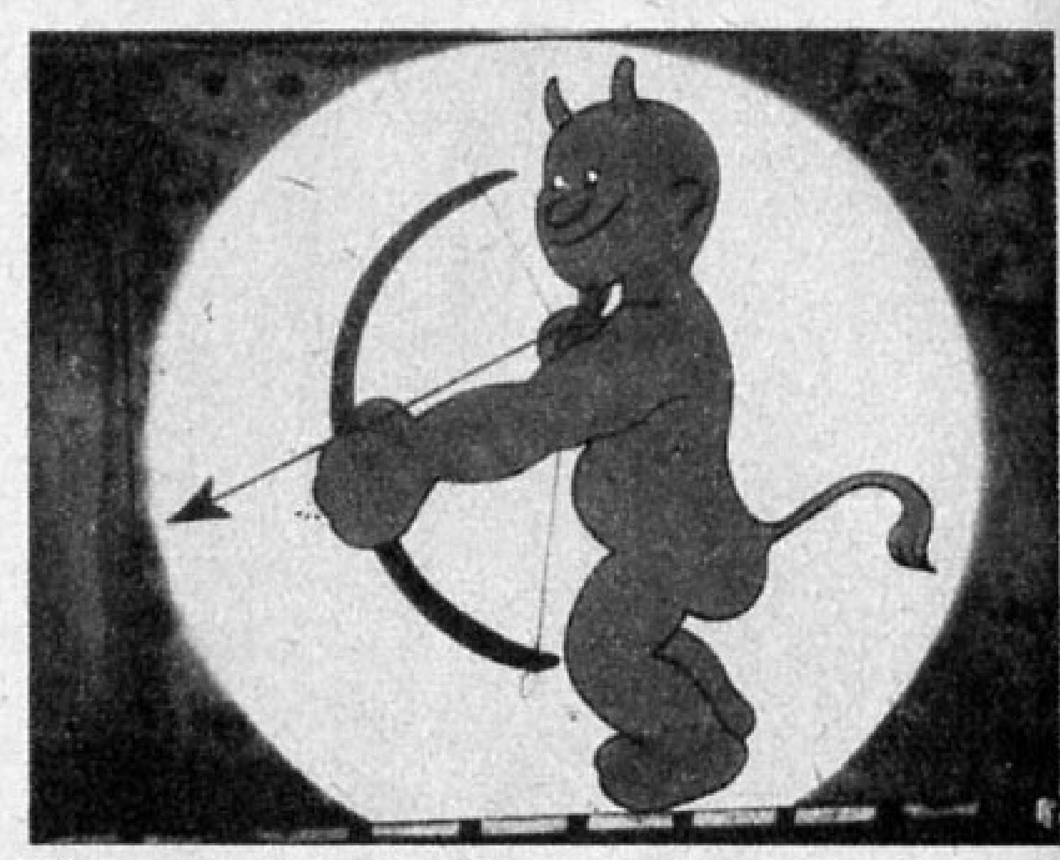
Einige Sekunden vor dem Schleuderstart, mit dem das Bordflugzeug vom Katapultschlitten des Kriegsschiffes zum Aufklärungsflug „abgeschossen" wird

Spielt sich eine Seeschlacht oder ein Seegefecht in einem engen Seeraum ab, so werden zum Eingreifen in die Seekampfhandlungen die Kampfflugzeuge und die Torpedoflugzeuge von der Küste aus starten und nach Erledigung ihrer Aufgabe wieder an ihren Ausgangspunkt zurückkehren. Bei Seegefechten zwischen Flotteneinheiten europäischer Staaten gibt es bei dem heutigen Stand der Luftwaffe nur noch enge Seeräume, denn die Nordsee und das Mittelmeer liegen heute in ihrer ganzen Ausdehnung im Flugbereich der Kampfflugzeuge der angrenzenden Staaten.
Handelt es sich dagegen um ein Eingreifen in Kampfhandlungen zur See in weiten Seeräumen, dann spielt der Flugzeugträger eine entscheidende Rolle. Die Flugzeugträger führen neben Jagdflugzeugen und Sturzkampfflugzeugen sogenannte Mehrzweckeflugzeuge mit sich, die als Aufklärer und als Kampfflugzeuge sowie als Torpedoflugzeuge verwendet werden können. Diese Mehrzweckeflugzeuge werden dann neben den Sturzkampfflugzeugen zum Bomben- oder Torpedowurf auf die Schiffe des Gegners eingesetzt.
Welche Bedeutung das Flugzeug als neues Kampfmittel in der Seekriegführung besitzt, zeigt schon der bisherige Verlauf des „englischen Krieges". Die Angriffe deutscher Kampfflugzeuge auf englische Verbände zur See und auf die englische Flotte in den Häfen des Firth of Forth und Scapa Flow haben nicht nur bewirkt, daß die englische Flotte jede Bewegungsfreiheit in der Nordsee verloren hat, sondern daß England sich sogar gezwungen sah, seine stolze Flotte in noch weiter entfernte Häfen zurückzuziehen und dort zu verstecken. Das Flugzeug hat die „weit überlegene" englische Flotte schon jetzt ihrer Handlungsfreiheit beraubt und ihr schwere Verluste zugefügt.

Glücksbringer im Zeichen des Mars



Der vollmondgesichtige Flieger mit dem Fernrohr am linken Auge erklärt anschaulich statt vieler Worte, worauf es bei der Tätigkeit unserer Aufklärer ankommt

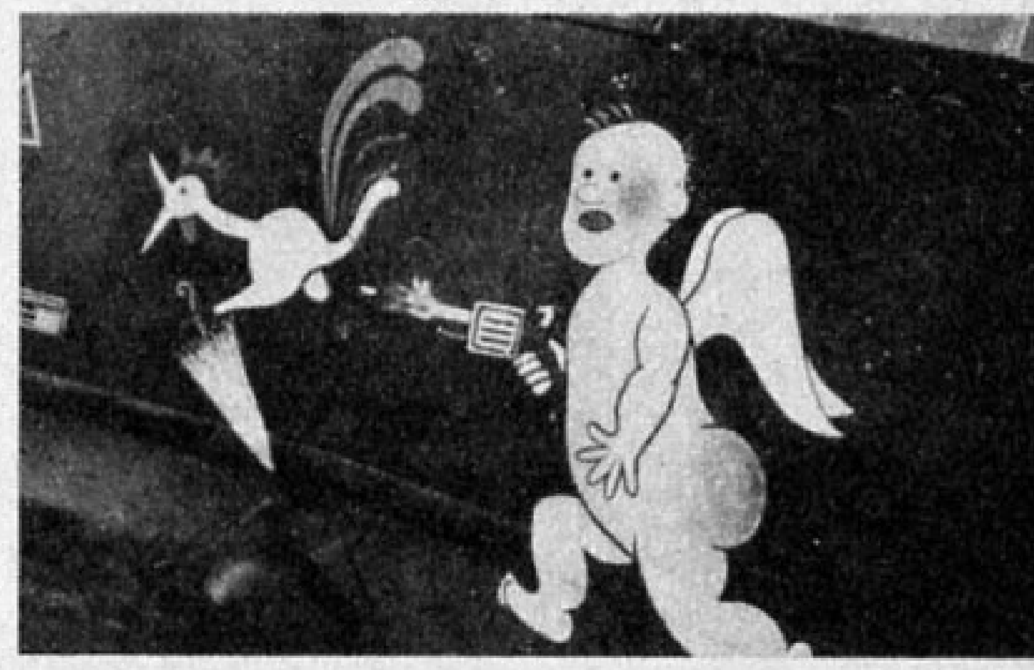


Dieses Staffelabzeichen schmückt den Rumpf eines Jagdflugzeuges. Das gehörnte Teufelchen mit dem zum Schuß gespannten Bogen ist eine lustige Darstellung der Aufgaben unserer Jäger, die in blitzschnellem Angriff den Feind abwehren und ihn in Luftkämpfen zur Strecke bringen sollen

Humor und Originalität haben schon im Weltkrieg manches sinnvolle Staffelabzeichen geschaffen, und diese schöne Überlieferung ist auch im großdeutschen Freiheitskampf sehr rasch wieder aufgelebt - durch manchen witzigen Beitrag der Legion »Condor« aus dem Spanienkrieg bereichert.

Wir sehen unter den Staffelabzeichen Mickymäuse in allen Schattierungen, Glücksbringer und Talismane. Viele Verbände haben ihr Staffelabzeichen aus der Tierfabel genommen; die einen haben beispielsweise einen Löwen oder einen Kater auf der Maschine, die anderen Hasen auf der Flucht oder einen Vogel, weil der Flugzeugführer den Namen »Vogel« trug. Eine Staffel trägt als Abzeichen einen weißen Hahn mit rotem Kamm und gelben Beinen. Selbstbewußt fliegt der Hahn bei der Staffel auf eine Me 109 und kräht von dort aus kampfeslustig in die Gegend.

Man könnte ein dickes Buch über die Entstehungsgeschichte der Staffelabzeichen schreiben, in dem sich Humor, Zufälligkeit und tiefere Bedeutung frisch-fröhlich ein Stelldichein geben. Chamberlain mit Regenschirm ist ebensooft vertreten wie freche Spatzen, Teufelsköpfe und Stadt- oder Landeswappen, die auf den ehemaligen Standort des Geschwaders oder eine landsmännische Verbundenheit hindeuten.



Auch dies ist das Abzeichen einer Jagdstaffel. Gott Amor, wie der Zeichner ihn sich gedacht hat, schießt mit einem vorsintflutlichen Trommelrevolver auf den gallischen Hahn und auf den Regenschirm Chamberlains, die Symbole unserer Gegner im Westen



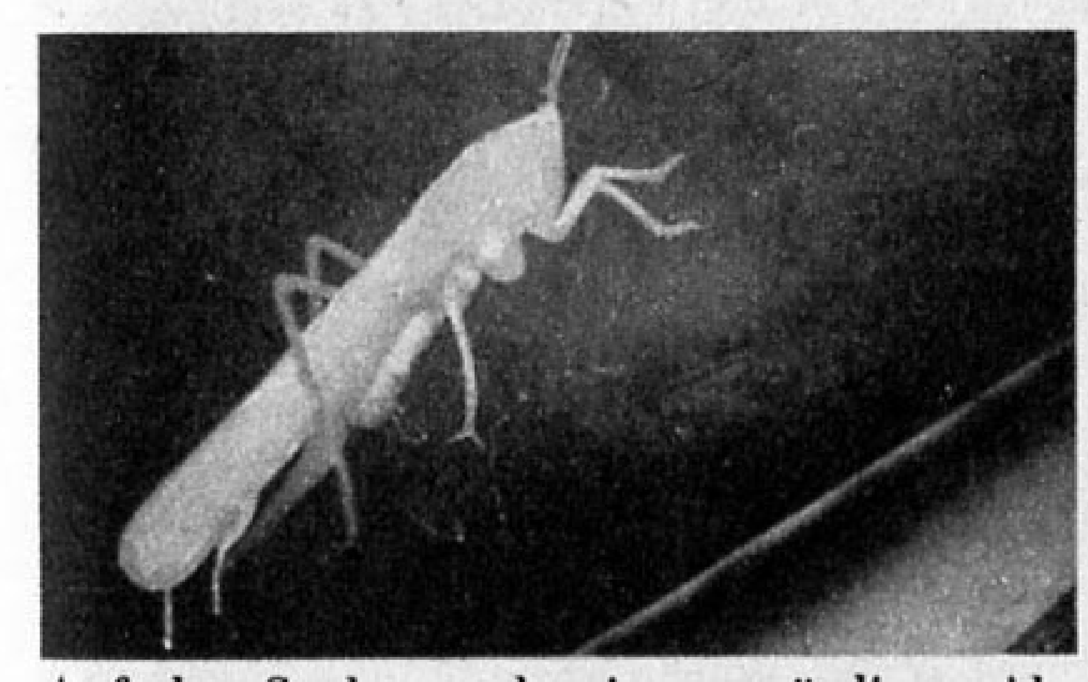
Dieses Staffelzeichen, der „Wilde Jäger", ist spanischen Ursprungs und von unseren Fliegern der „Legion Condor" übernommen worden



Den „Schnürschuh", das Sinnbild ständigen Wanderns, hat sich diese Staffel gewählt, die sich auch „Wanderzirkus Jahnke und seine 500 Artisten" nennt



Der jagende Dackel ist das Glückszeichen einer Jagdstaffel, die während des Feldzuges in Polen einen kleinen Hund besaß, der unaufhörlich auf dem Rollfeld hinter Mäusen und Kaninchen herjagte und der Liebling aller Flieger wurde



Auf der Suche nach einem würdigen Abzeichen soll einem im Gras liegenden Unteroffizier eine Heuschrecke vor die Nase gehüpft sein, worauf er sie dem Staffelkapitän mit den Worten überreichte: „Wo wir hinkommen, wird auch kein Gras mehr wachsen". So kam man zu einem Staffelabzeichen

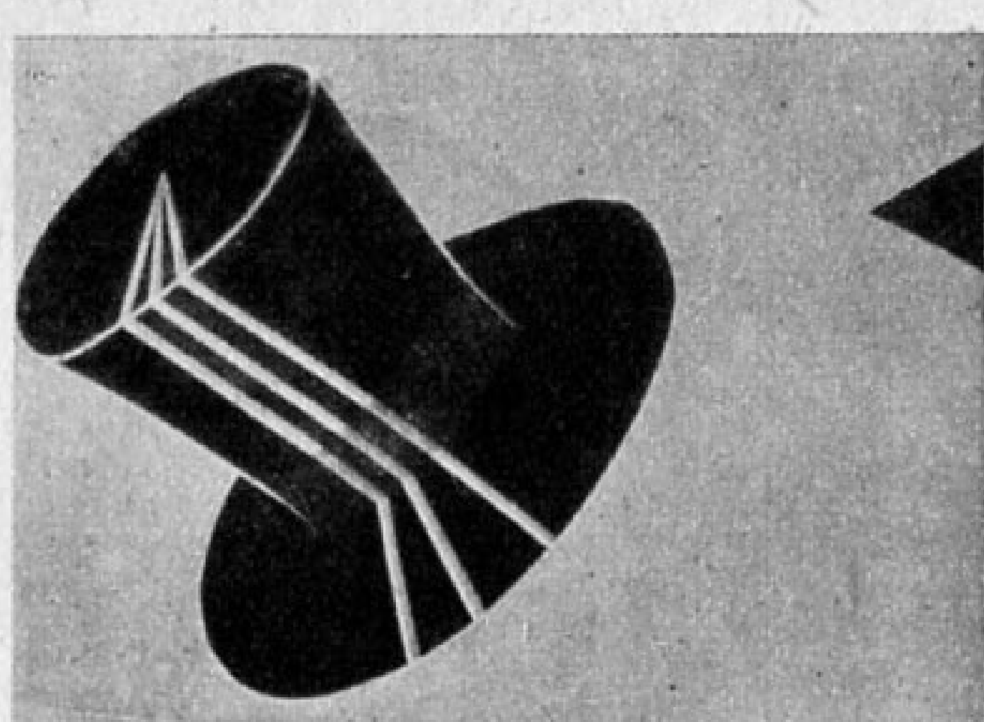




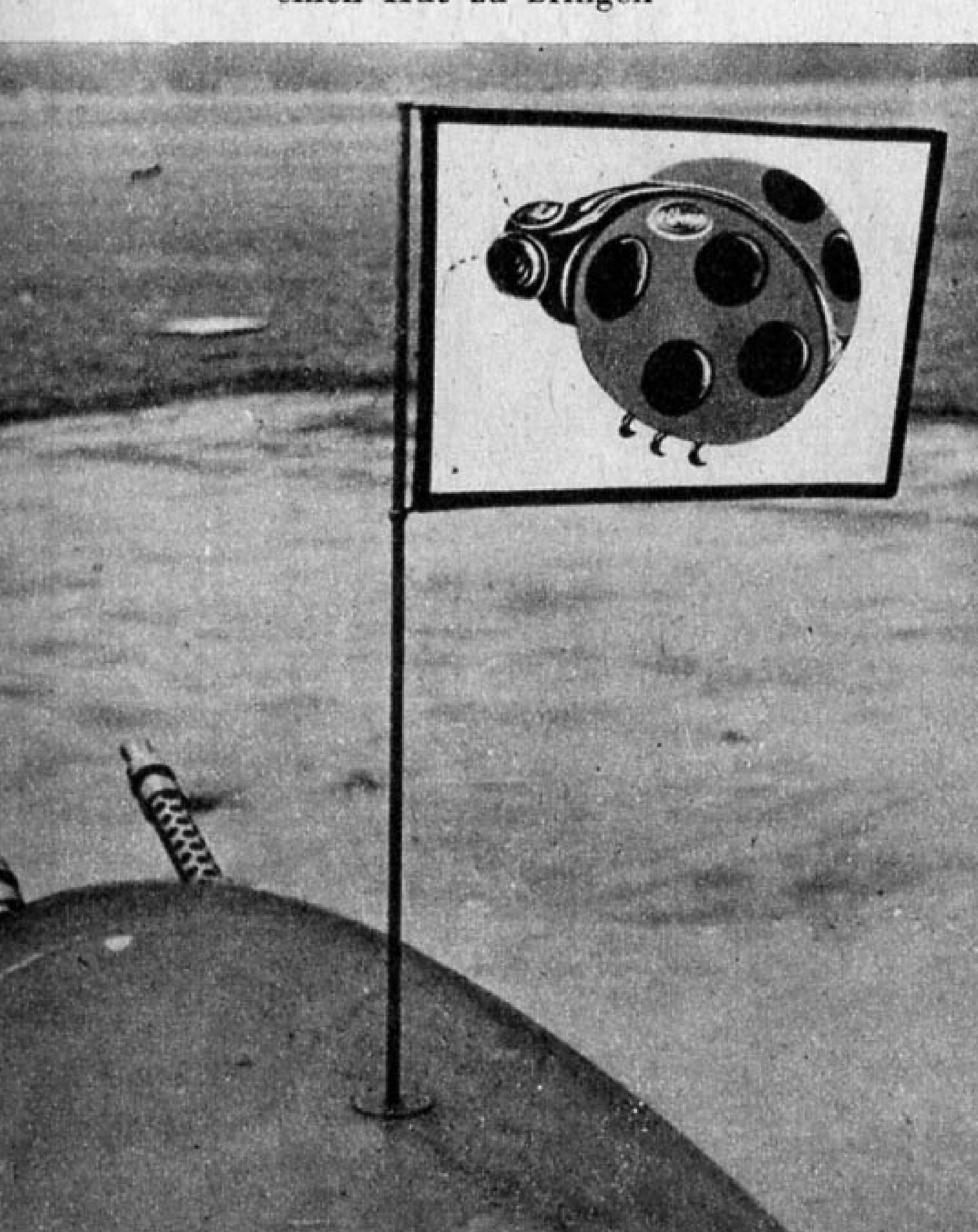
Das Pik-As spielt in der Geschichte der Kriegsfliegerei eine besonders große Rolle. Wie im Weltkrieg werden die erfolgreichsten Kampfflieger auch die „Asse" genannt. Das Pik-As wurde gewählt, weil es sich als Sinnbild des unaufhaltsamen Angriffsgeistes am stärksten aufdrängte

Da der Staffelkapitän meinte, daß Flieger immer behende und lustige Kerle seien, wählte er die bekannte Witzblattfigur des „Adamson" als Glückszeichen. Der Dominostein ist eine Anspielung auf die Brettspielleidenschaft, die den Staffelkapitän mit seinen Kameraden während des Spanienkrieges vereinte

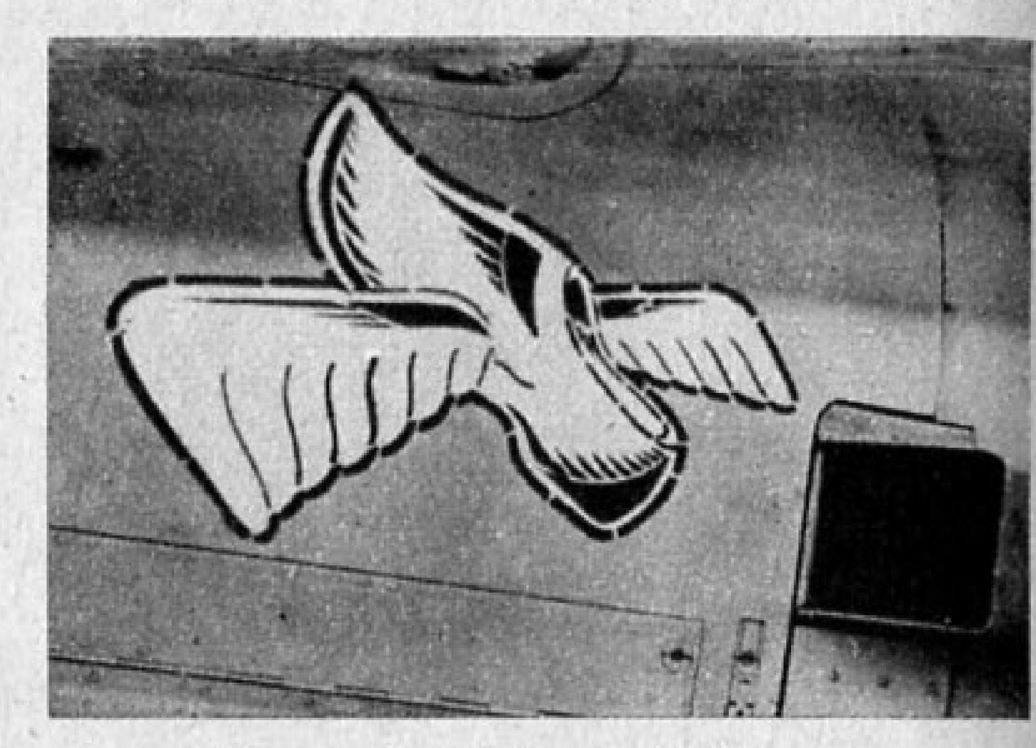




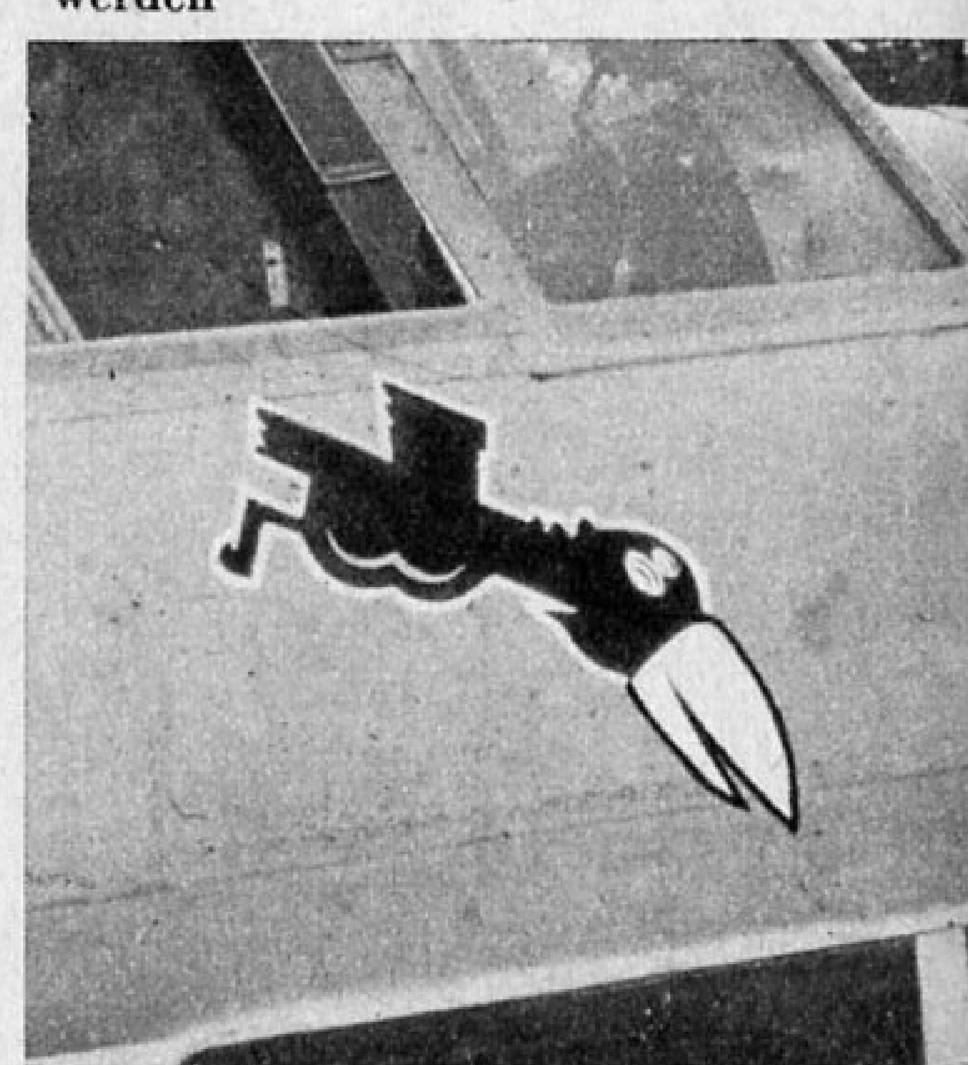
Der „Zylinder“ ist von der Staffel Major Handricks zum Glückszeichen gewählt worden, weil der beliebte Kommandeur es während des Spanienkrieges mit großem Geschick verstanden haben soll, auch die verschiedensten Temperamente unter einen Hut zu bringen



Das „Friesenwappen“ ist eine Zusammensetzung mehrerer heraldischer Sinnbilder des schönen Friesenlandes, und zwar von Orten, bei denen die betreffende Staffel bisher lag — ein schönes Zeichen für die heimatliche Verbundenheit unserer Flieger



Der „Fliegende Holzschuh“ ist von einer im Emsland liegenden Staffel übernommen worden. Der Holzschuh ist dort bekanntlich unter der Bevölkerung weit verbreitet; bei den Männern der Staffel mußte er natürlich zum „Fliegenden Holzschuh“ werden

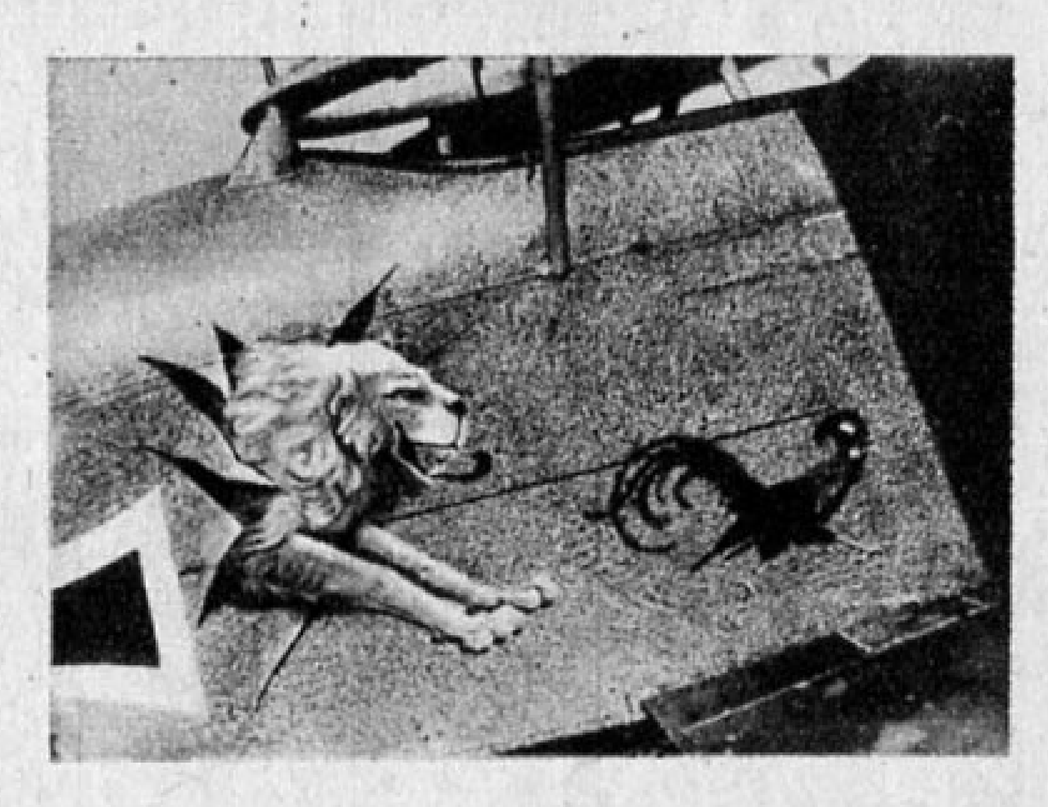


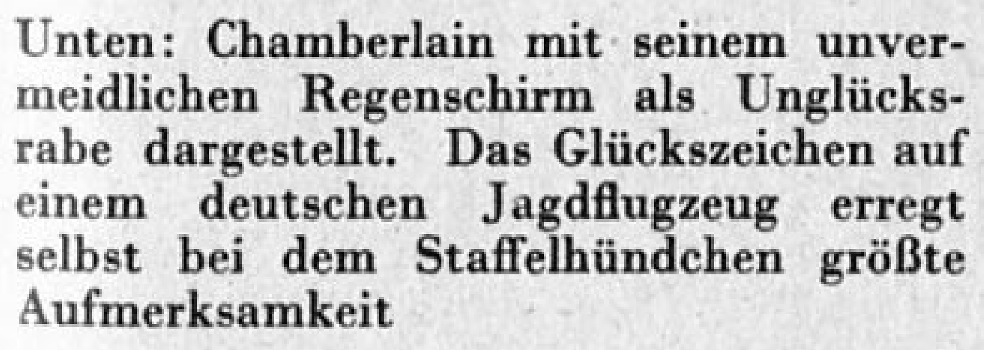
Den „Hans Huckebein“ haben die Spanienkämpfer der Legion „Condor“ mit nach Hause gebracht; ihnen hat er sich allerdings nicht in seiner überlieferten Rolle als Unglücksrabe gezeigt, sondern — unberufen Toi! Toi! Toi! — bisher nur Glück gebracht

Der „Marienkäfer“ auf der Standarte einer Jagdmaschine. Ein so gewaltiges Glückstier muß den Fliegern natürlich „Hals- und Beinbruch“ bringen



Diese Ju 52 war der ersten Kampfgruppe zugeteilt, die militärische Ziele Warschaus angriff und den Auftrag hatte, den Funksender zu zerstören. Während des Angriffs hörte man plötzlich, wie die Sendung unterbrochen wurde und der Ansager schrie: „Uwaga! (auf polnisch: Fliegeralarm) Uwaga . . .!“ Dann war alles ruhig; die Bomben hatten den Sender zum Schweigen gebracht

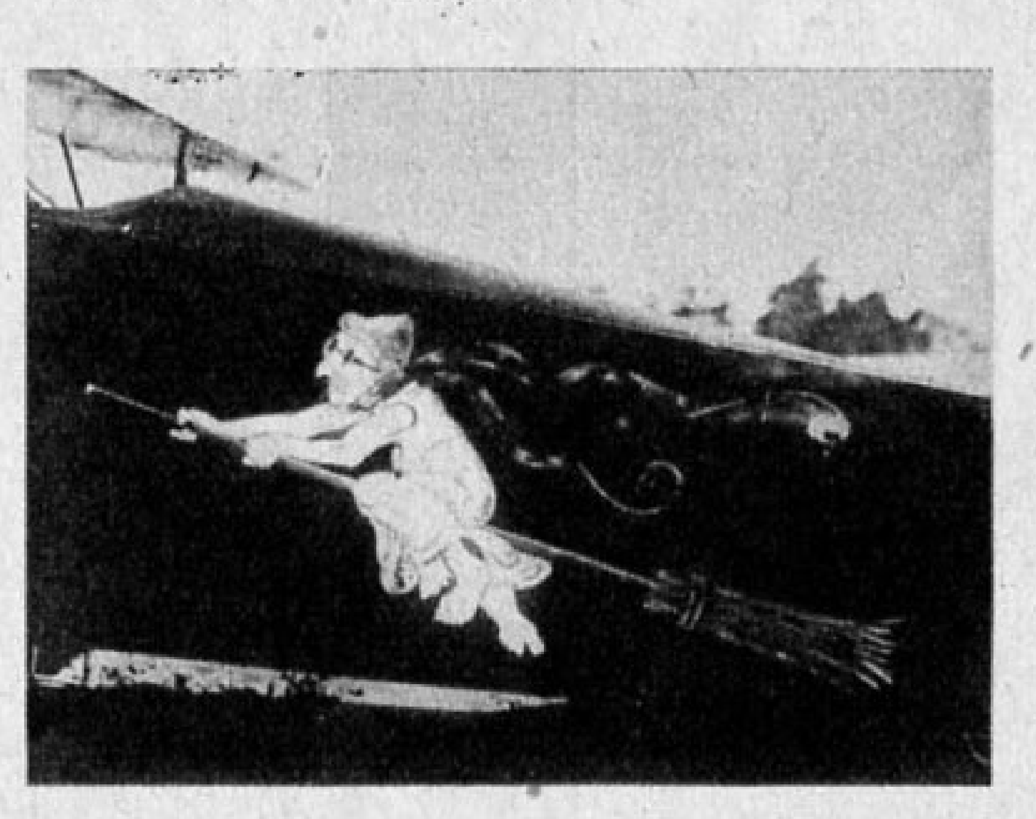




Unten: Chamberlain mit seinem unvermeidlichen Regenschirm als Unglücksrabe dargestellt. Das Glückszeichen auf einem deutschen Jagdflugzeug erregt selbst bei dem Staffelhündchen größte Aufmerksamkeit



Diese beiden Staffelabzeichen (oben und unten) stammen bereits aus dem Weltkrieg, beweisen also, daß der humorvolle Brauch nicht erst von gestern ist, sondern in der deutschen Luftwaffe schon auf eine langjährige Überlieferung zurückblicken kann dem unausrottbaren Grundsatz getreu, daß Fliegerei und gesunde Fröhlichkeit zusammengehören



„NAZI-BOMBER drohen"

Luftwaffe als politisches Kampfmittel

Jede Waffe hat eine militärische und eine politische Wirkung. Jede Wehrmacht dient nicht nur dem Zweck, den Feind zu schlagen, sondern auch dem Ziel, den Frieden zu erobern. Die Vorstellung, daß die Heere Schlachten gewinnen und dann die Diplomaten sowohl auf der Grundlage des militärischen Erfolges der einen Seite, als aber auch auf der Grundlage vielfacher politischer und wirtschaftlicher Umstände einen Frieden aushandeln, ist immer falsch gewesen. Der „totale Krieg", das Zusammenwirken von militärischen, wirtschaftlichen und politischen Mitteln für die Eroberung des Friedens, ist so alt wie die Auseinandersetzung zwischen menschlichen Gemeinschaften um Boden oder Wirtschaftsraum, um Meeresstraßen oder Wirtschaftsgüter.

Die Vorstellung von einem allein militärisch geführten Kriege stammt aus dem landläufigen Geschichtsunterricht, der sich auf die Daten stützte und die einzelnen Schlachten ins Gedächtnis packte, dagegen die großen politischen Zusammenhänge, die wirtschaftlichen Einflüsse, die oft wahrhaft geniale Leistung der großen Führer, welche die Entscheidung zu treffen hatten, nicht dem Verständnis nahebrachte. Immer war es von politischer Bedeutung, ob ein Heer und seine Waffen nur zur Verteidigung des eigenen Landes ausreichten oder zum Angriff auf den Feind gerüstet waren. Verschieden war nur die Fähigkeit der Verantwortlichen, die Wehrmacht eines Staates oder eines Volkes für das politische Ziel richtig einzusetzen. Verschieden war die an der Spitze oft hart umstrittene Fähigkeit, militärische und politische Verantwortung durchzusetzen, richtig zu verteilen oder in eine Hand zu nehmen. Entwicklung ist nicht auf der Linie von einem rein militärischen zu einem militärisch, politisch und wirtschaftlich gleichzeitig geführten Krieg zu verzeichnen, sondern auf der Linie der Ausdehnung von Widerstand und Angriff für diese drei Kriegsschauplätze von einer dazu bestimmten Truppe auf das ganze Volk. Ein Volksheer bedeutet noch nicht einen Kampf des Volkes gegen einen Feind mit allen Mitteln, bedeutet noch nicht den Einsatz aller Volkskräfte zur Unterstützung der politischen Wirkung der Wehrmacht. Ebenso bedeutet der Krieg gegen ein Volk mit einem Volksheer noch nicht den Einsatz der militärischen Wirkung einer oder aller Waffen auf dieses Volk, um es nicht nur militärisch, sondern gleichzeitig politisch und wirtschaftlich zu schlagen. Die Form des „totalen Volkskrieges", in der Volk gegen Volk militärisch, politisch und wirtschaftlich kämpft, ist neu. Dieser „totale Volkskrieg" war bisher an die Grenzen gebunden, welche die Kriegführung zu Lande und zu Wasser ihm auferlegte. Man kann mit einem Volksheer, selbst wenn man weit in das feindliche Land eindringt, noch nicht über die feindliche Front hinweg ohne weiteres das gegenüberstehende Volk so stark beeinflussen, daß man ihm den politischen Willen aufzwingt, ohne daß man weitere Schlachten schlägt. Man kann in einem gewissen Umfange mit einer starken Flotte die Zufuhr eines auf Schiffahrt und überseeischen Handel angewiesenen Volkes so stark abschneiden, daß man das Volk körperlich und seelisch zermürbt, daß man ihm die notwendigen Kriegsrohstoffe nimmt und es schließlich zur Übergabe zwingt, ohne eine entscheidende Schlacht gewonnen zu haben. Aber auch hier gibt es Grenzen, die sich für jeden Fall aus der geographischen Lage ergeben.

Englands weitreichende Diktatur über Europa und andere Erdteile ist im wesentlichen dadurch geschaffen worden, daß England mit einer auf die Inseln und die Kolonien zugeschnittenen Seekriegführung auf der einen Seite fast militärisch und politisch unverwundbar war, auf der anderen Seite gerade besondere Möglichkeiten zur Durchführung eines rein politischen

Krieges hatte. Krieg war jahrhundertelang für England in erster Linie die Bereitstellung einer möglichst starken Flotte, die Anwerbung möglichst guter Söldner, die Ausnutzung der wirtschaftlichen Überlegenheit, die Zermürbung des Gegners mit wirtschaftlichen und politischen Mitteln und die Vorbereitung eines politischen Friedens ohne ein wesentliches Opfer des englischen Volkes an Blut und Gut. Die Insel war nicht nur militärisch, sie war auch politisch fast unangreifbar. Das war die Grundlage der Stärke Englands in der Epoche zwischen den auf dem Lande geführten Kriegen mit Frankreich und 1914 (mit Ausnahme der Schlacht von Waterloo). England verließ sich für den Fall eines Krieges stets auf seine Bundesgenossen und auf den Handelskrieg oder, wenn es möglich war, auf die Blockade.

Auf dem Lande wurde inzwischen die Form des politischen Krieges bis zu den Sanktionen ausgeweitet, das heißt bis zu dem Versuch, ohne militärische Mobilmachung den Gegner dadurch politisch zu erledigen, daß man ihm nicht nur die Zufuhren über See, sondern durch ein Zusammenwirken einer möglichst großen Koalition gegen ihn auch alle Zufuhren zu Lande abschnitt. Gleichzeitig baute man auf dem Lande mit dem größten Erfolge im Jahre 1918 die Methode des politischen Krieges aus, bei der ein Heer von hinten her durch Ansatz von Agenten des Aufruhrs zermürbt wird. England war auch gegenüber diesen Kriegsformen fast gefeit. Gerade deshalb war England der schärfste Vertreter der Kriegsform der Sanktionen im Genfer Völkerbund.

Alle Vorteile, die England aus seiner insularen Lage, aus seiner Flotte, aus der Anwendung von Methoden des politischen und wirtschaftlichen Krieges gegen andere Völker auf dem Kontinent bisher gezogen hatte, waren in dem Augenblick erledigt, in dem aus der Luftwaffe statt einer nur dem Heere dienenden Hilfswaffe eine selbständige Waffe wurde. Tatsächlich hat die Entwicklung der Luftwaffe weit mehr als das jemals bei der Landwaffe und bei der Seekriegführung möglich gewesen ist, zu einer Waffe mit besonders starkem politischem Erfolg geführt. Die Luftwaffe kann heute gleichzeitig, nach Ausbildung der Abwehr durch Jagdflugzeuge und Flaks, nach Einsatz der modernen Kampfflugzeuge, alle Kriegsrohstoffe des Feindes, seine Häfen, seine Verkehrsmittel, die Verbindung zwischen Armeen vernichten und die innere Front jedes Staates, fast ohne Beschränkung und ohne Hemmung durch Gebirge oder Meere, zermürben. Seit der Überlegenheit der deutschen Luftwaffe gegenüber der englischen und französischen, seit Hermann Görings gewaltiger Schöpfung, ist England keine Insel mehr inmitten des totalen Volkskrieges. England ist seitdem gezwungen, sich selbst mit allen Menschen und allen Wirtschaftsgütern dem Feinde, dem es den Krieg in frevelhafter Weise erklärt hat, zu stellen.

Dabei ist nicht nur die Furcht das Mittel, mit dem man eine politische Entscheidung erzwingen kann. England lebte schon inmitten des Jahres 1938 unter der Furcht vor den „Nazi-Bombern". Die englische Regierung hatte damals nur die Wirkung des Bombenabwurfs vorhergesehen. Sie ließ Luftschutzkeller bauen, organisierte die Flakabwehr, baute Ballonsperren. Sie versuchte sogar ihrerseits, aus der Furcht vor den „Nazi-Bombern" ein politisches Geschäft zu machen, indem sie das englische Volk in eine fortgesetzte nervöse Unruhe hetzte und mit den üblichen Mitteln Deutschland als den Schuldigen für die wirtschaftliche und seelische Not Englands bezeichnete.

Die tatsächliche Bedeutung der Luftwaffe als ein politisches Kampfmittel ist erst kurz vor dem Kriege von England erkannt worden. Damals war es schon zu spät, als daß England und Frankreich noch den von Deutschland auf diesem Gebiet errungenen Vorsprung hätten einholen können. Es hat sich herausgestellt, daß die Drohung mit einem Luftangriff, gerade wenn dieser Angriff nicht sofort erfolgt, dem Feinde schwere Schäden in der gesamten Organisation des Krieges beibringt, vor allem aber schwere Schäden bei dem Bemühen, die Stimmung des Volkes aufrechtzuerhalten. Eine schwache Ahnung dieser Möglichkeit kam über die englischen Politiker, als man im Sommer des Jahres 1939 englische Langstreckenflugzeuge über Frankreich hinwegschickte und in den Zeitungen große Schilderungen veröffentlichte, aus denen Deutschland erkennen sollte, zu welchen Leistungen die englische Luftwaffe befähigt sei. Man hatte damals in England nur nicht damit gerechnet, daß die Luftwaffe nicht nur aus Langstreckenflugzeugen, sondern auch, als völlig gleichwertiger Waffe, aus der Abwehr

besteht. Deutschland konnte sich damals bereits auf die Angriffsfähigkeit wie auf die Abwehrfähigkeit seiner Luftwaffe verlassen. Die englischen Schilderungen schreckten in Deutschland nicht. Der Versuch, politisch zu wirken, schlug völlig fehl.

Umgekehrt aber litt England außerordentlich unter der Drohung der deutschen Luftwaffe. Man hat unter dem Eindruck dieser Drohung, die bis in die höchsten Stellen hinein reichte, Beschlüsse für die Organisierung des Krieges gefaßt, die England bisher schon schweren Schaden zugefügt haben. Die Evakuierung großer Städte, die Verlegung von Ministerien von London in Provinzstädte, der Versuch, wichtige Rohstoffe über das ganze Land hinweg zu lagern, kriegswirtschaftliche Abteilungen in angeblich von der Luftwaffe nicht gefährdete Gebiete zu verlegen, haben einen solchen Wirrwarr in England hervorgerufen, daß viele Pläne für die kriegswirtschaftliche Organisation über den Haufen geworfen wurden. Die Bevölkerung hat durch die Evakuierungen bei dem Durcheinander, das naturgemäß bei der Unterbringung von Frauen und Kindern außerhalb Londons eintreten mußte, den Schrecken des Krieges fast so deutlich gespürt, als wenn die Bomben abgeworfen worden wären. Die Entdeckung des englischen Volkes, daß ihm in diesem Kriege, sei es auf der Insel, sei es bei der Flotte auf hoher See, sei es bei den Handelsschiffen, sei es bei den Fischerflotten, der natürliche Schutz der insularen Lage und der bisher für unangreifbar gehaltene Schutz der englischen Flotte fehlen oder nicht ausreichen, hat England so geschwächt, daß Deutschland mehr als den Erfolg in einer großen Schlacht allein durch das Bestehen seiner Luftwaffe als Angriffswaffe und als Abwehrwaffe buchen kann.

Natürlich wird, wie bei jeder Waffe, nunmehr der Gegner auch den Versuch unternehmen, auf diesem Kampfgebiet Deutschland gleichwertig zu werden. Sobald man aber von dem Gebiete der rein militärischen Auseinandersetzung abgeht, ist nicht mehr die rein materielle Kriegsmöglichkeit allein entscheidend. Es kommen die Potentiale des politischen Mutes und der Moral hinzu. Das deutsche Volk hat es fertiggebracht, an jedem Punkte des Reiches, ganz gleich, ob es sich um Gefahrenzonen erster oder fünfter Ordnung handelt, das normale Leben trotz Verdunklung, Luftschutzräumen, Luftschutzalarm weiterzuführen. Die kriegswirtschaftliche Organisation Deutschlands ist durch die feindliche Luftwaffe in keiner Weise gestört worden. Damit haben wir erst einmal den politischen Krieg, soweit ihn die Luftwaffe beeinflussen konnte, gewonnen. Damit gehen wir wesentlich stärker als England und Frankreich zusammen den Entscheidungen entgegen, die alle Teile der deutschen Wehrmacht gemeinsam mit dem ganzen deutschen Volke in einem totalen Volkskriege gegen den Feind erzwingen werden.

Luftverteidigungszone WEST



Industriewerk im Schutz einer Ballonsperre, die gerade hochgelassen wird

Wer in den Tagen des Großdeutschen Freiheitskampfes einmal in der Luftverteidigungszone West geweilt hat, der ist tief beeindruckt von der starken Zuversicht und dem Vertrauen der Menschen, die inmitten der Flakbatterien und in den Städten unmittelbar hinter der Luftverteidigungszone voll Ruhe ihrer Beschäftigung nachgehen. Die Luftverteidigungszone ist in der Welt etwas Einmaliges und Einzigartiges, und unsere Gegner haben inzwischen ja die Stärke und den Umfang der deutschen Luftverteidigung kennengelernt. Wenn ein Jagdgeschwader im Gebiet der Luftverteidigungszone auf kleinstem Raum innerhalb von drei Monaten 67 Gegner abschießen konnte, so ist das ein Ergebnis, das das große Vertrauen der Bevölkerung zu der Luftwaffe verständlich macht.

Seit der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht im Frühsommer 1938 den Befehl zur Anlage der Luftverteidigungszone gegeben hat, ist von der Schweizer Grenze bis zur Nordseeküste in kameradschaftlichem Zusammenwirken von Heer und Luftwaffe mit der Organisation des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, dem Reichsarbeitsdienst, den Baufirmen, der Industrie und den Kraftfahr-Organisationen ein Verteidigungswerk entstanden, das, kaum war es vollendet, seine Feuerprobe vollauf bestand. Die Feinde im Westen



Tele-Aufnahme aus einem Panzerwerk mit Blick auf eine schwere Flak-Batterie, die in Stellung rückt

haben die Stärke unserer Luftverteidigungszone kennen und fürchten gelernt. Bei allen Flakgeschützen von leichten bis zu den schwersten Kalibern entlang dem Westwall halten unsere Flakartilleristen Wacht, und unmittelbar dahinter liegen unsere Jagdflieger startbereit zum Kampf mit dem Gegner, falls der es wagen sollte, die Reichsgrenzen zu überfliegen. Die Liste der im Raume der Luftverteidigungszone schon in den ersten Monaten zur Strecke gebrachten feindlichen Flugzeuge ist der beste Beweis für die Richtigkeit dieser Anlage in ihren gigantischen Ausmaßen.

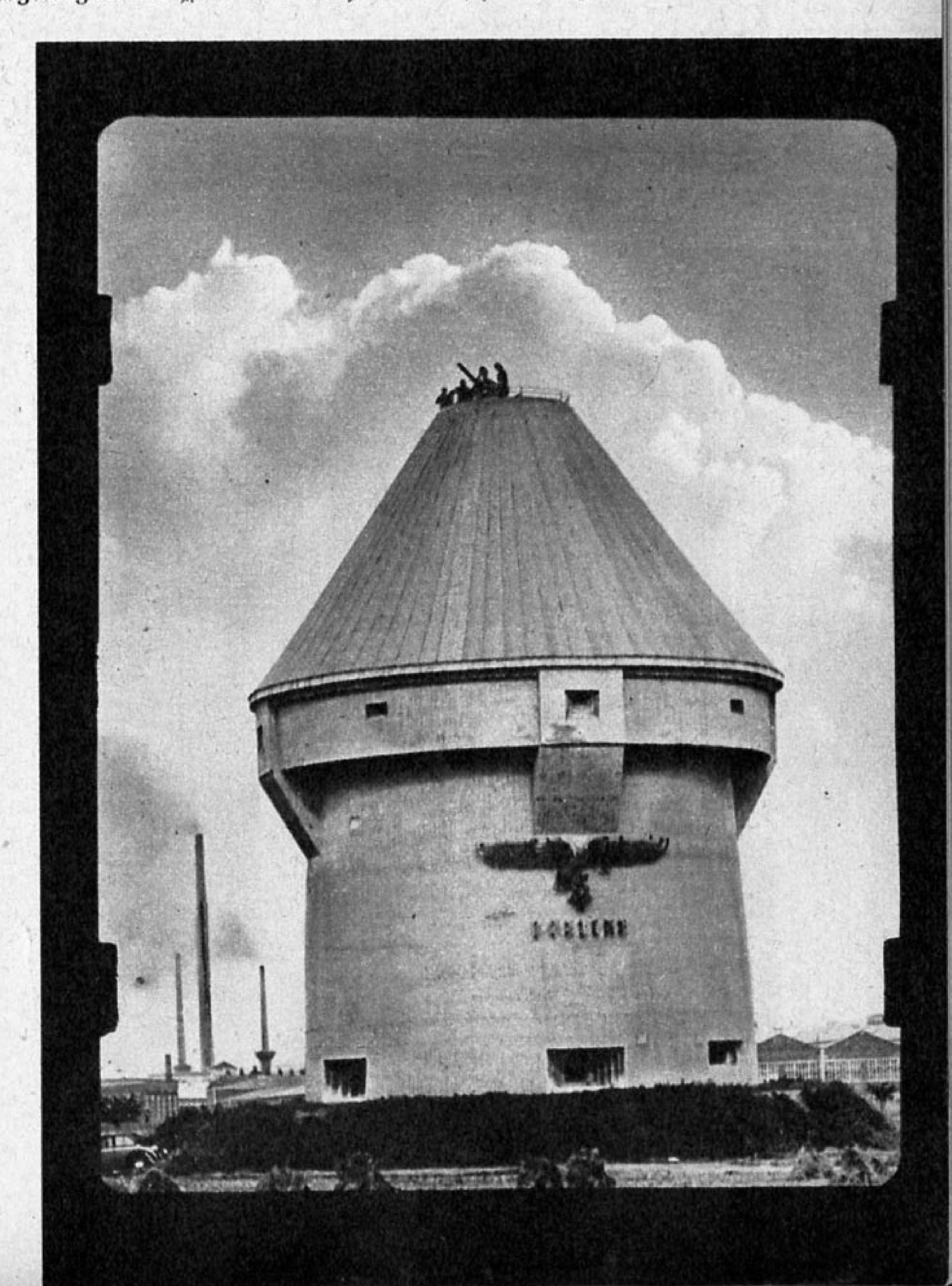


Gut getarnte schwere Flak in der Luftverteidigungszone West

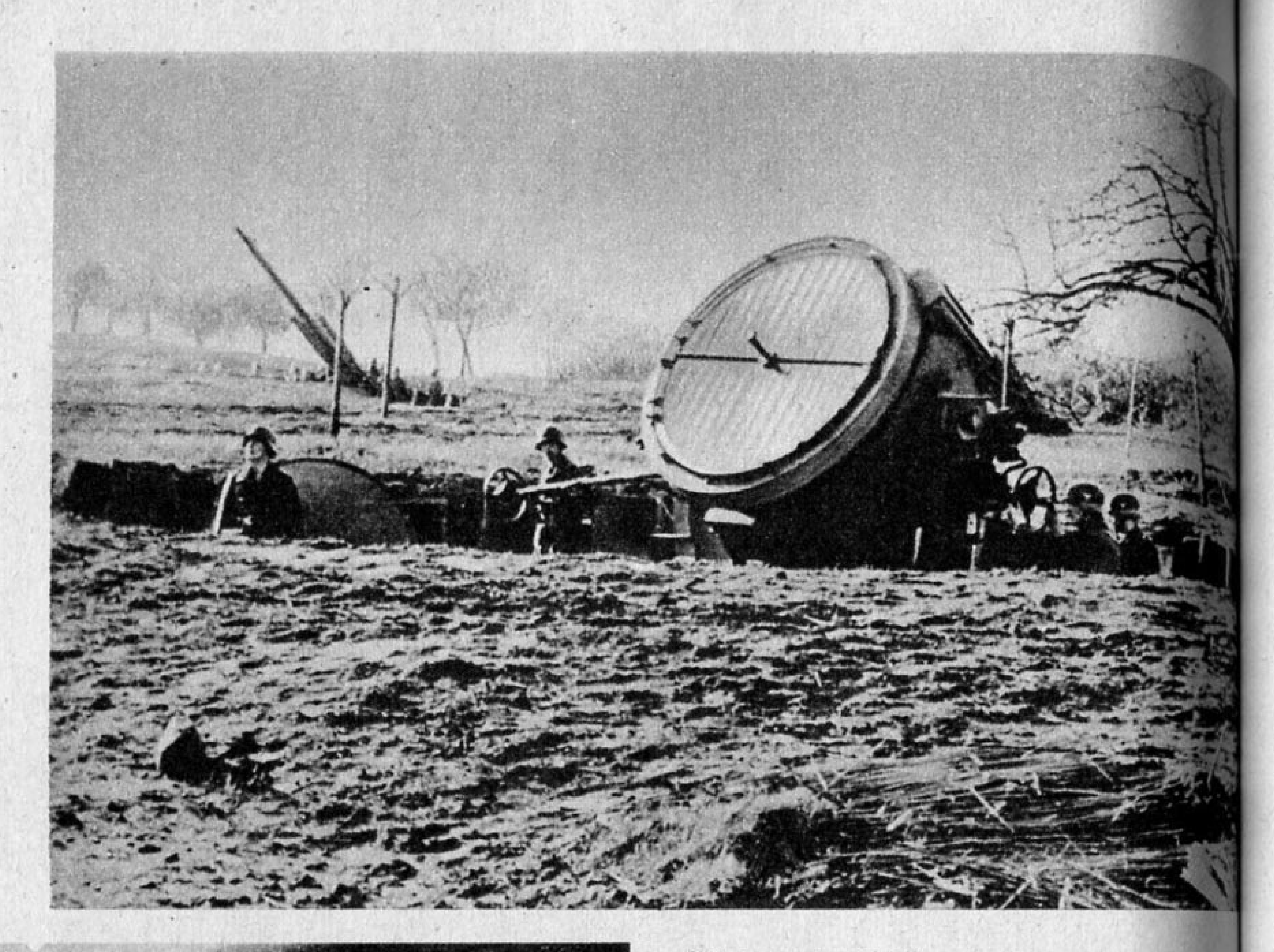
Als wir in den ersten Augusttagen des Jahres 1939 eine Fahrt in die Luftverteidigungszone West unternahmen, da standen alle Teilnehmer an dieser Fahrt bewundernd vor den Anlagen der Luftverteidigungszone inmitten des Pfälzer Landes. Einmal an einem markanten Punkt des Geländes mit dem Blick weit in dieses prächtige Land, dann wieder auf einer Anhöhe, von der aus die strategischen Leitgedanken beim Bau der gesamten Zone klar zu erkennen waren. Das Neue an der Luftverteidigungszone ist die Aufstellung der Flakartillerie auf breiter Front in einem lückenlosen Zusammenhang. Innerhalb der Zone sind die Batterien in einer großen Tiefe aufgestellt, so daß der Feind in bedeutender Flughöhe und selbst beim Einsatz seiner schnellsten Maschinen längere Zeit im wirkungsvollsten Flakfeuer liegt.

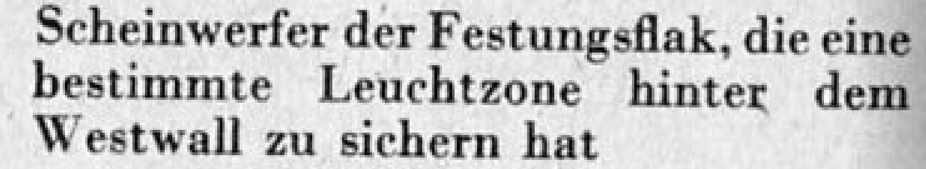
Die Batterien mit ihren Kommandogeräten, den Scheinwerfern und Horchgeräten sind derart eingebaut, daß sich der Feuerwirkungsbereich jeder einzelnen Batterie drei- bis fünffach überlagert, d. h. daß jeder Kilometer in der ganzen Zone von 3 bis 5 Batterien verteidigt werden kann. Bei jedem Angriff gegen das deutsche Reichsgebiet muß diese Zone vom Feind zweimal überwunden werden, einmal auf dem Einflug und das zweite Mal auf dem Rückflug in die Heimathäfen. Das Fliegen in höchsten Höhen schränkt an sich schon Reichweite und Bombenlast der feindlichen Flugzeuge ganz erheblich ein. Am Ziel angelangt, muß der Feind, wenn er treffen will, die Höhen aufgeben. Es wird dann für ihn besonders schwierig sein, auf dem Rückflug in die Heimathäfen rechtzeitig die Gipfelhöhe wieder zu erreichen, um nicht der Flakartillerie ausgeliefert zu sein. Die feindlichen Flieger, die in den ersten Monaten dieses Krieges an der Westfront in deutsches Gebiet einzufliegen versuchten, haben die Feuerwirkung der Batterien kennengelernt, die von der Luftverteidigungszone an wichtige Punkte im Vorgelände vorgeschoben sind und die Aufgabe haben, neben dem Flugmeldedienst die Batterien der Hauptzone durch den scharfen Schuß rechtzeitig zu alarmieren. Ein ausgeklügeltes System von leichten und schweren Flakbatterien durchzieht die Luftverteidigungszone, so daß die sogenannten Heckenspringer, d. h. Flieger, die im Tiefflug die Batterien anzugreifen versuchen, in ein vernichtendes Feuer leichter Waffen geraten.

Ein weiteres wertvolles Mittel, dem Feind den Angriff im Tiefflug zu erschweren, bilden die Luftsperr-Einheiten, die bei unsichtigem Wetter, wenn die Wirkung der Flakartillerie durch schlechte Sicht behindert ist, eine wertvolle Ergänzung des Luftschutzes sind. Vor den Luftsperren haben die Gegner einen großen Respekt. Die Möglichkeit, daß die Flügel eines Flugzeuges von einem Draht abgeschnitten werden, dämpft außerordentlich stark die Unternehmungslust des Angreifers. Die Luftsperren spielen begreiflicherweise bei der nächt-



Einer der gigantischen Schutztürme, die bis zu 2000 Mann eine unbedingt bombensichere Unterstellung gewähren





Scheinwerfer der Festungsflak, die eine bestimmte Leuchtzone hinter dem Westwall zu sichern hat

lichen Luftverteidigung in der Luftverteidigungszone eine bedeutende Rolle. Dazu kommt das Scheinwerfersystem, das nächtliche Angriffe in größeren Verbänden sehr erschwert. Wir besuchten an der Westfront ein Jagdgeschwader, das in der Luftverteidigungszone lag und mit der Zahl der Abschüsse an der Spitze aller Verbände im Westen steht. An diesem Abschnitt war es keinem feindlichen Flieger gelungen, am Tag in deutsches Gebiet einzudringen. Wurden feindliche Flieger gemeldet, so startete das Geschwader, stellte den Feind, schoß die Gegner ab oder zwang sie zur Umkehr. Flakartillerie und Jagdkräfte

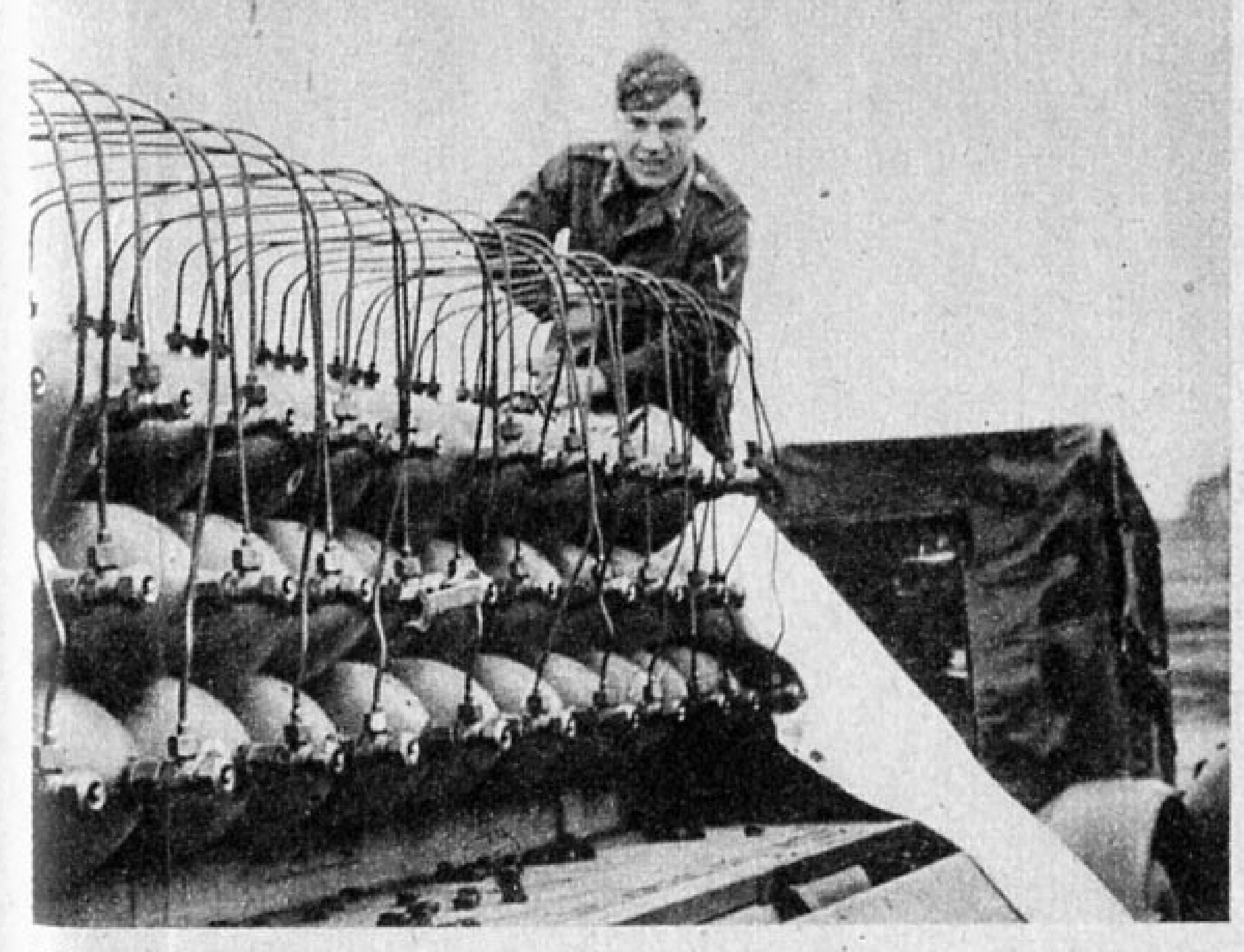
Am „Ohr der Luftwaffe", dem Ringrichtungshörer

ergänzen sich wirkungsvoll. Ist durch das konzentrierte Feuer der Luftverteidigungszone der feindliche Verband auseinandergesprengt und aufgelockert worden, dann stürzen sich die Jäger auf die feindlichen Flieger. Der nächtliche Einsatz von Jägern ist durch Zusammenwirken mit Scheinwerferverbänden in besonderen Jagd-Nachtgebieten sichergestellt.

Neben den Flakbatterien, der Luftsperre, dem Einsatz der Jagdkräfte sowie der Scheinwerfer und Horcher bildet ein gutes Nachrichten-Verbindungswesen einen wichtigen Bestandteil der Luftverteidigungszone. Die rechtzeitige Sicherstellung der Alarmierung aller Flakbatterien, Scheinwerfer und Jäger im Falle des feindlichen Einfluges ist von großer Bedeutung. Horch- und Scheinwerferbatterien halten Nacht für Nacht die Wacht, und was am Tage die Tausende von Ohren und Augen des Luftmeldedienstes schaffen, das bewältigen bei Nacht die riesigen Hörorgane des Horchgerätes und die Milliarden von Kerzen der großen Scheinwerfer. Bei den Flugzeug-Geschwindigkeiten und bei der Grenznähe der Luftverteidi-



Ein Trupp beim Auffüllen eines der Ballons für die Luftsperre



Anschließen eines Füllschlauches an die Traggasflaschenbatterie einer Ballonsperrabteilung



Unsere Jäger sind unablässig auf der Wacht gegen jeden Eindringling im Luftraum über dem Großdeutschen Reich

gungszone war die Lösung der Frage des Nachrichten-Verbindungswesens nicht ganz leicht, aber die rasche Vorwarnung der Truppe hat in den ersten Monaten des Krieges tadellos geklappt.

Diese Luftverteidigungszone in einer Tiefe von 50 bis 60 Kilometern, die mit einem zusammenhängenden System von leichten und schweren Flakbatterien durchzogen ist, das bei unsichtigem Wetter durch Luftsperren (Drachen- und Ballonsperren), bei Nacht durch Scheinwerfer und endlich durch den Einsatz von Jagdkräften gebildet wird, ist nicht etwa eine Massierung der gesamten deutschen Luftverteidigungskräfte an der Grenze unter Entblößung des Reichsinnern, sondern sie ist eine zusätzliche Maßnahme, von deren Schlagkraft sich der Gegner bereits überzeugen konnte.

Wir standen in der Luftverteidigungszone West am Oberrhein, in der Pfalz und im Saarland. Wir sind vorbeigefahren an den Wunderwerken der Technik, an den getarnten Flakbatterien und haben von dieser Fahrt eine felsenfeste Gewißheit mitgenommen: die Luftwaffe schützt die Heimat!

Wie das Flugzeug zur Waffe wurde

Aus den Anfängen der Militär-Fliegerei

„Deutsche Aufklärer über Frankreich, über England" — „Britische Kampfflugzeuge schon beim Anflug auf die deutsche Küste vernichtet" — „Bombentreffer deutscher Kampfflugzeuge auf englischen Kriegsschiffen" — immer wieder bringt der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht diese Berichte, die von der unübertroffenen Schlagkraft und Überlegenheit unserer Luftwaffe zeugen. Aber nur wenige Leser werden sich einmal Gedanken darüber gemacht haben, welche Männer nun eigentlich den Grundstein dazu gelegt haben, daß das Flugzeug überhaupt zur Waffe wurde. Wer hat die Flugzeugkamera entwickelt, wer gab dem „Aeroplan" die erste Bombe mit auf den Weg und schuf so das Kampfflugzeug? Wie wurde der erste Fallschirm entwickelt, und wer hat das Jagdflugzeug mit seiner Bewaffnung oder die ersten Ballonsperren geschaffen?

Vor rund drei Jahrzehnten entstand die deutsche Luftwaffe in primitiven Anfängen aus einem Nichts heraus. Die „Waffe" mußte erst geschaffen werden von Männern, die sich vielfach als „Amateure" rastlos auf den verschiedenen Spezialgebieten betätigten. Ihre Namen sind nur noch wenigen bekannt. So verschieden auch die Waffengattungen und Regimenter waren, denen die jungen Offiziere des deutschen Militärflugwesens in seinen Anfangsjahren 1910/11 entstammten, sie alle hatten eins gemeinsam: irgendeinen „technischen Fimmel". Von ihm behauptete Major Siegert einmal: „Jeder Mensch hat einen Fimmel. Wer behauptet, er hätte keinen, hat mindestens drei! Die Hauptsache ist, daß man ihn erkennt und richtig einzusetzen versteht!" Und dies „Einsetzen", das haben diese jungen und von ihrer „Aviatik" begeisterten Fliegeroffiziere in Döberitz wahrlich verstanden. Geldmittel für Versuche waren in jener Zeit



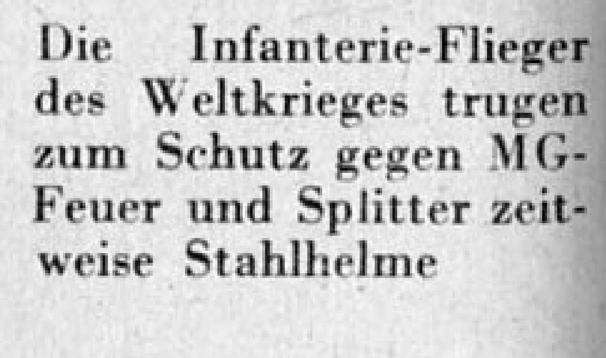
Manfred von Richthofen, der große deutsche Jagdflieger

nicht vorhanden, und es gehörten schon ein stahlharter Wille, eine unbeugsame Zähigkeit und nicht zuletzt eine unbeirrbare Überzeugung dazu, um allen Widerständen und Rückschlägen zum Trotz der Schwierigkeiten Herr zu werden, aus dem Nichts heraus etwas aufzubauen. Nur so konnte in jenen Anfangsjahren Leutnant Fisch vom Telegraphenbataillon 4 die ersten Funkversuche mit Flugzeugen durchführen, nur aus dieser Begeisterung für die neue, noch gar nicht vorhandene „Waffe" konnten sich Leutnant von Butlar von den Marburger Jägern zum Motorenspezialisten und ersten Technischen Offizier der Fliegertruppe, Leutnant Mackenthun vom I.-R. 144 und Oberleutnant von Beaulieu zu Bombenspezialisten entwickeln, konnte sich Leutnant Fink vom I.-R. 165 den Ehrennamen „Luftbildfink" holen. Zunächst aber sei noch der beiden Männer gedacht, deren vorausschauender Weitblick schon frühzeitig die kommende Bedeutung des Flugzeuges als Waffe erkannte und die schon lange vor Ausbruch des Weltkrieges alles daransetzten, um sie zu einem wirklichen Kriegsinstrument auszubauen. Wenn Oberst Ludendorff und Major Thomsen damals an unüberwindlichen Schwierigkeiten und der mangelnden Einsicht anderer Stellen scheiterten, so verdankt die deutsche Fliegertruppe ihre überragende Stellung im Weltkriege zum größten Teil diesen beiden Männern, die als Generalquartiermeister und Feldflugchef bzw. Chef des Generalstabes der Luftstreitkräfte das Letzte aus Front und Heimat herausholten, um die Fliegertruppe zu unerhörter Schlagkraft zu entwickeln.

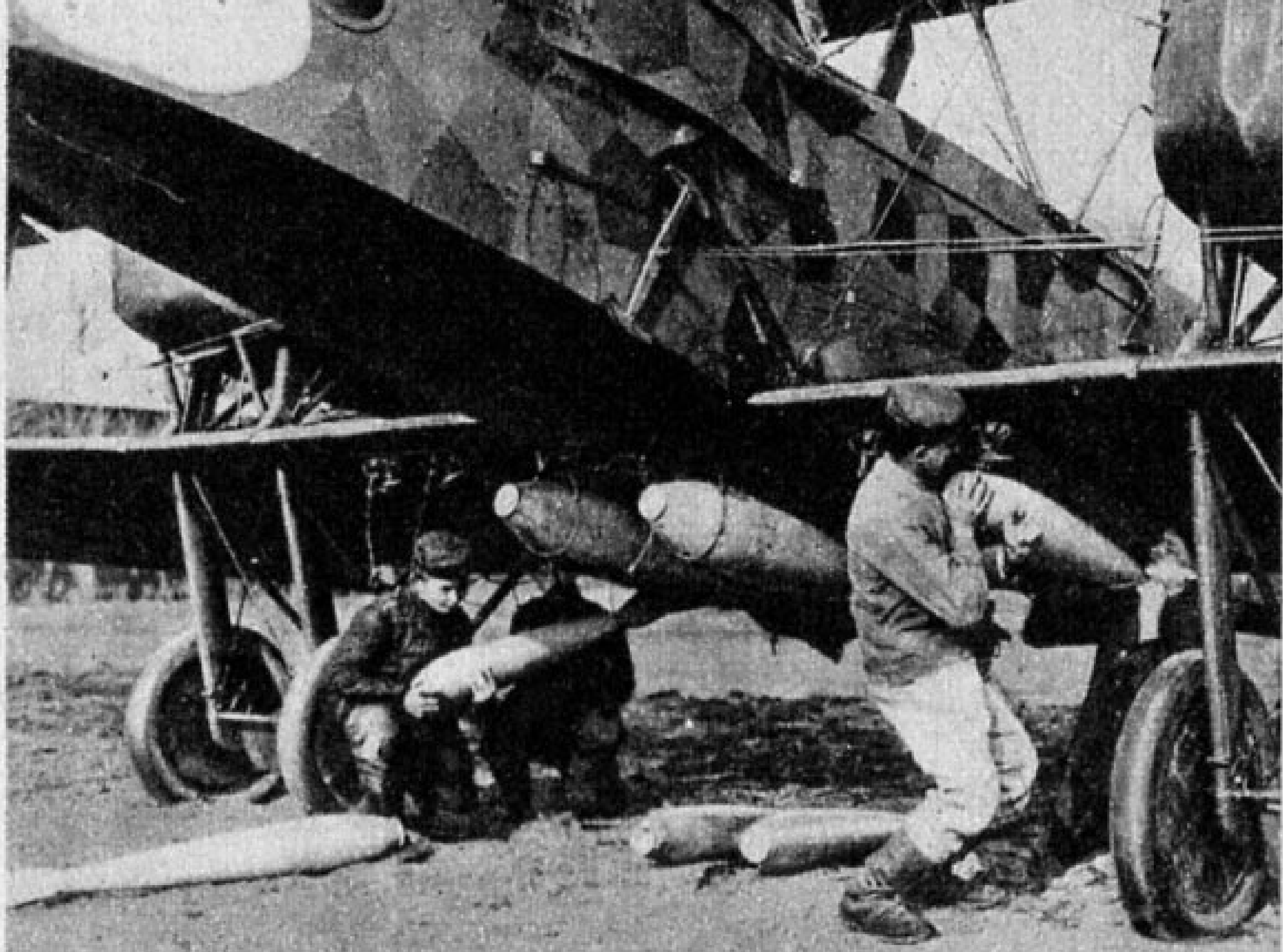
*

Leutnant Fink kommt 1911 nach Döberitz und erwirbt den Militärflugzeugführerschein Nr. 14. Infolge seines geringen Gewichtes — die Zuladung der Aeroplane ist noch sehr klein — wird er von den Kameraden gern als Beobachter mitgenommen. Und sie schimpfen deshalb auch nicht allzu laut, wenn Fink als großer „Amateurphotograph vor dem Herrn" noch eine Kamera mitschleppt. Es ist zwar ein Riesenkasten, Plattenformat 9×12 cm. Er wurde der Lehr- und Versuchsanstalt von den Zeißwerken mit dem trostreichen Hinweis zur Verfügung gestellt: die „Flieger"-Kamera sei nur ganz primitiv ausgestattet, da ja doch aller Voraussicht nach der Apparat restlos zerstört würde! Mit Feuereifer geht Fink ans Werk, macht die ersten Luftbilder, aus denen zunächst allerdings kein Mensch schlau wird, bastelt, entwickelt neue, zweckmäßigere Apparate in Zusammenarbeit mit der Industrie, die er für seine Pläne allmählich zu gewinnen weiß. „Was für den Soldaten das Gewehr ist, muß für den Beobachter die Kamera werden!" Der Grundsatz wird für Fink richtungweisend. Das primitive Dunkelkammerzelt weicht schließlich einem zwar etatmäßigen, aber nicht weniger primitiven Raum in Döberitz, ein Grund mehr, um die Arbeiten nun noch intensiver zu betreiben. Und das ist nicht eben leicht bei der allgemeinen Auffassung, daß „Augenerkundung" das einzig richtige ist — bei einer „kriegsmäßigen" Höhe von 800 Metern und einer Geschwindigkeit von rund 120 Kilometern!

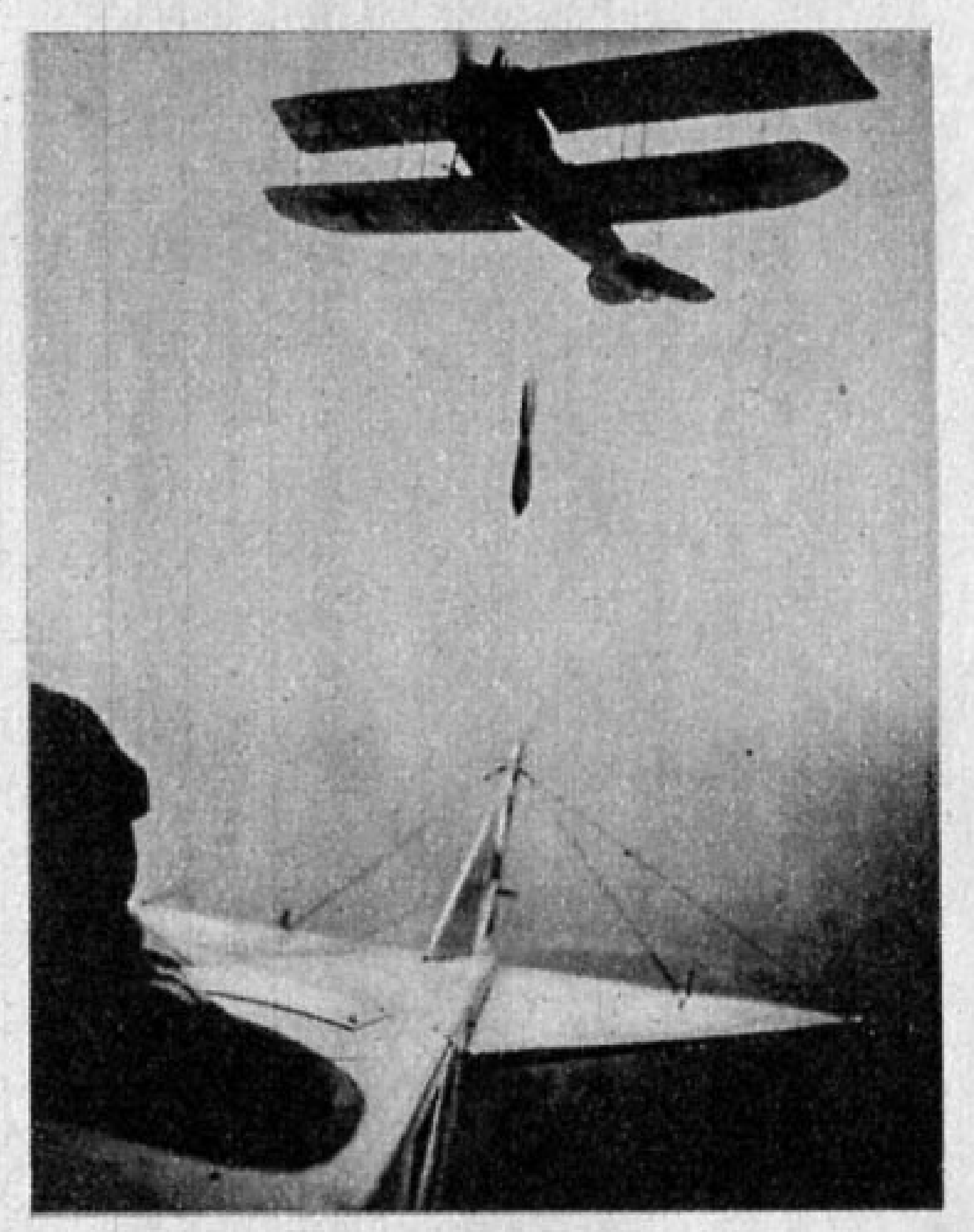




Die Infanterie-Flieger des Weltkrieges trugen zum Schutz gegen MG-Feuer und Splitter zeitweise Stahlhelme



Einhängen der Bomben vor einem Angriffsflug an der Westfront



Bombenabwurf auf die Eisenbahnanlagen von Amiens im Jahre 1917

Im Bewegungskrieg wird die Kamera als überflüssiger Ballast zunächst beiseite gelegt. Aber als die Fronten erstarren, da kommt das bisher so schnöde behandelte Luftbild ganz plötzlich zu Ehren. Nun ruft die Front plötzlich nach brauchbarem Gerät, es gibt ein furchtbares Durcheinander, bis der inzwischen zum Feldflugchef ernannte Major Thomsen mit starker Hand durchgreift und Fink zum Chef der Luftbild-Abteilung ernennt. Als dann Oskar Meßter im gleichen Jahre dem Feldflugchef den ersten Film-Reihenbildner vorführt und Major Thomsen seine unverzügliche Einführung an der Front anordnet, da ist das Luftbild doch noch zu dem Meldemittel des Fliegers geworden! Die Feindmächte aber haben den Vorsprung der deutschen Fliegertruppe bis zum Kriegsende nicht einzuholen vermocht.

*

„Warum entwickeln die Carbonit-Sprengstoff-Werke eigentlich keine Abwurfgeschosse für Luftfahrzeuge?" Diese Frage, die der Leutnant Mackenthun vom I.-R. 144 im Jahre 1909 auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Frankfurt a. M. an den Leiter der Munitions-Abteilung, Richard Machenbach, richtet, sollte die Geburtsstunde der ersten deutschen Fliegerbombe werden. Machenbach greift die Anregung umgehend auf. In der Fabrik Schlebusch der Carbonitwerke werden die ersten Versuche mit tropfenförmigen „Fallgeschossen" vom Feuerwehrturm aus angestellt und später Holzattrappen aus einem eigens zu diesem Zweck gemieteten Fesselballon abgeworfen. Zwei Jahre nach der ersten Anregung wird eine 3,5-Kilo-Bombe, das Produkt zweijähriger Entwicklung, von Machenbach in Döberitz abgeworfen. Sein Flugzeugführer ist der inzwischen durch zahlreiche Überlandflüge zur „Kanone" gewordene Leutnant der Fliegertruppe Mackenthun. Der Vorführung folgt eine erste Bestellung auf die neue „Handgranate" — so lautet die Deckbezeichnung — durch die Fliegertruppe. Größere Bomben folgen. Die Feuerprobe besteht das neue Fallgeschoß im Italienisch-Türkischen Krieg 1911/12 in Tripolis; allerdings weisen Bomben und Abwurftechnik noch starke Mängel auf.

Neben Leutnant Mackenthun ist inzwischen Oberleutnant Werner von Beaulieu als Bombenspezialist getreten, der mit rastloser Energie und in ständiger Zusammenarbeit mit Machenbach und den Carbonitwerken ständig um weitere Verbesserungen bemüht ist. Auf seine Anregung hin entsteht die erste Bombenabwurf- oder, wie sie damals hieß, Bom-

benschleuder-Vorrichtung, ein einfacher Drahtkorb, aus dem eine einzige Bombe durch Bodenzug ausgelöst werden konnte. Primitive Zielgeräte folgen. Aber bei Ausbruch des Weltkrieges ist der Bestand der Fliegertruppe an Bomben gleich null. 5000 Carbonitbomben, die von den USA bestellt wurden, sind das einzige, auf das man zurückgreifen kann. Im Dezember 1914 werden von dem bei der Obersten Heeresleitung aufgestellten Bombengeschwader, der sogenannten „Brieftauben-Abteilung Ostende", planmäßige Bombenflüge durchgeführt.

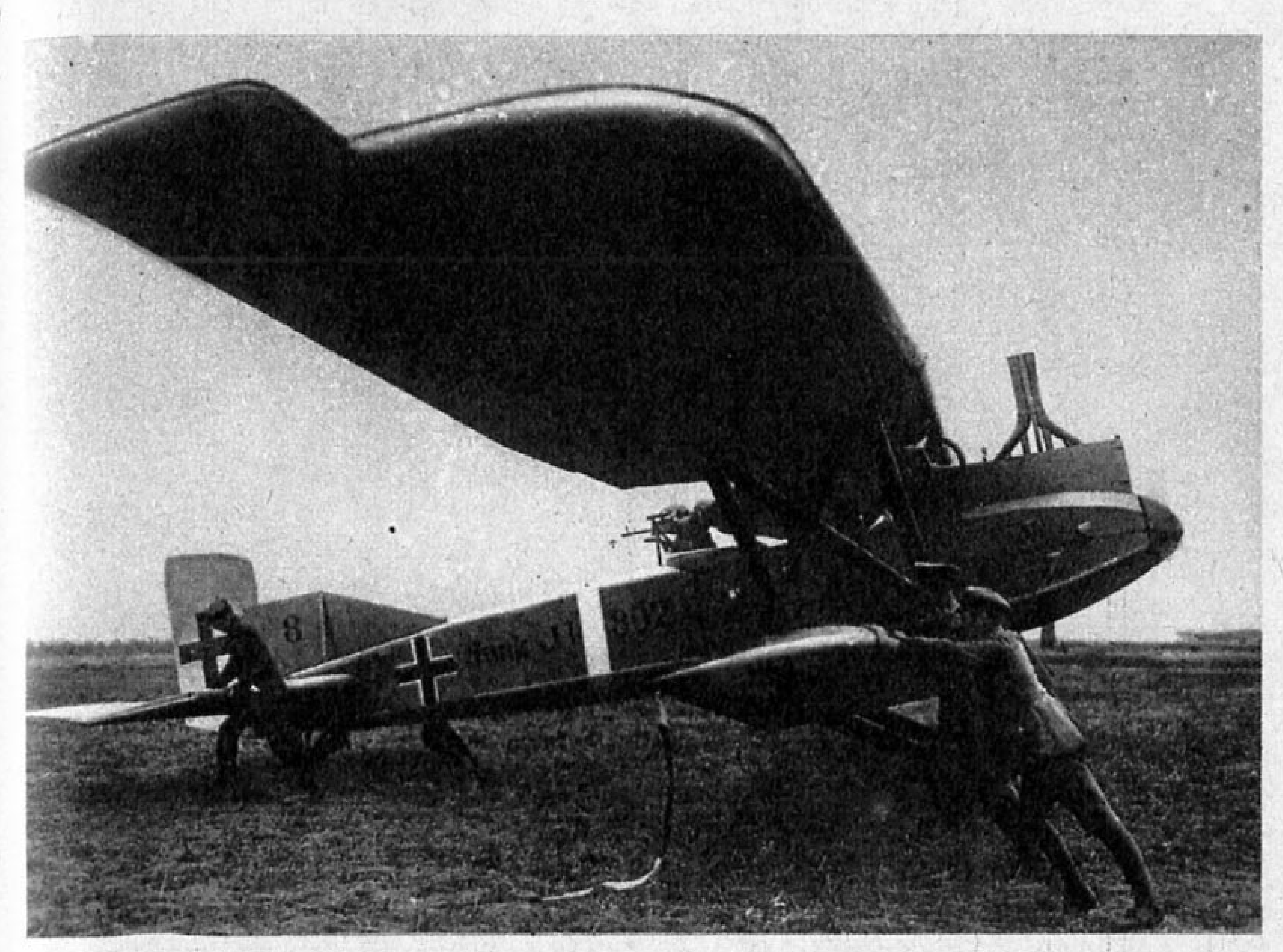
Inzwischen hat Heinrich Jacob, der Chefkonstrukteur der Firma Goerz, ein Visier-Fernrohr für Luftfahrzeuge, das „Fokus-Libellen-Fernrohr", fertiggestellt. Leutnant Heinrich Russel, ein entfernter Verwandter von Kommerzienrat Goerz, führt die Versuche bei der Prüfanstalt und Werft der Fliegertruppe in Döberitz durch. Man schreibt Frühjahr 1915. Die Versuchsflüge sind eine einzige Enttäuschung. Doch dann hat man endlich die Fehlerquelle entdeckt: das Zielgerät arbeitet einwandfrei, aber die Fallkurven der Carbonit-Bomben sind unberechenbar. Die Goerzwerke entschließen sich nun wohl oder übel, selbst eine neue Bombe zu entwickeln. Jacob, sein bewährter Mitarbeiter Hermann Persun und Leutnant Russel setzen sich zusammen, Professor Prandtl in Göttingen untersucht die Fallkurven der verschiedenen Bombenmodelle, und endlich ist die Arbeit von Erfolg gekrönt. Immer schwerere Bomben werden hergestellt. Im Frühjahr 1918 liegen hundert 1000-Kilo-Bomben zum Abwurf bereit, aber ihr Abwurf wird von der Obersten Heeresleitung aus „Humanitätsgründen" untersagt! Leutnant Heinrich Russel, der 1917 an der Westfront den Fliegertod fand, war auch der Erste, der den Bombenangriff auf kleine oder bewegliche Ziele im Sturzflug vorschlug. Er wollte zu diesem Zweck eine besondere Minenbombe, die mit stärkerer Verzögerung arbeitete, konstruiert haben. Das Angriffsverfahren im Sturzflug wurde dann später von Russel gemeinsam mit Persun an Hand von genauen Skizzen, Anflugrichtung usw. schriftlich ausgearbeitet. Es gelangte jedoch im Weltkrieg nicht mehr zur Anwendung.

*

Franz Schneider hat das synchronisierte, d. h. durch den Propellerkreis feuernde, Maschinengewehr erfunden, das noch heute bei den Luftwaffen aller Staaten in Gebrauch ist. Im Juli 1913 wird ihm das deutsche Reichspatent auf seine Erfindung erteilt, aber alle Versuche, in der Folgezeit nun diese umwälzende Bewaffnung auch bei der deutschen Fliegertruppe einzuführen oder sie doch zumindest auf ihre praktische Brauchbarkeit erproben zu lassen, scheitern an heute gänzlich unverständlichen Widerständen der zuständigen Stellen. Selbst als Schneider bald nach Ausbruch des Weltkrieges sein Patent dem Preuß. Kriegsministerium erneut zur Auswertung anbietet, wird er zum zweitenmal kategorisch abgewiesen und legt die Erfindung verbittert zu den Akten. Erst als der französische Flieger Garros eine Schneider nachgeahmte, aber weit unvollkommenere Vorrichtung in sein Flugzeug einbaut und damit mehrere deutsche Flugzeuge abschießt, wird man in Deutschland hellhörig. Als Garros mit seinem Apparat in deutsche Hände gerät, wird die Vorrichtung versuchsweise nachgebaut und kehrt damit auf Umwegen nach ihrem Ursprungsland zurück. Der Feldflugchef setzt sich energisch für die Lösung des Problems ein, und Fokker, dem man später häufig zu Unrecht auch die Vaterschaft an der Erfindung selbst zuspricht, baut



Leutnant Mackenthun, einer der ersten Pioniere der deutschen Militärfliegerei



Dieses vollkommen gepanzerte Infanterie-Flugzeug, das 1918 an der Westfront eingesetzt wurde, galt damals mit Recht als Spitzenleistung der deutschen Luftwaffentechnik

auf Grund des Schneiderschen Patentes das synchronisierte MG als erster in seine Flugzeuge ein, mit denen dann Boelcke, Immelmann und nach ihnen alle übrigen deutschen Jagdflieger ihre großen Erfolge erringen und der deutschen Luftwaffe im Weltkriege lange Zeit hindurch die Vorherrschaft im Luftraum sichern konnten.

*

Der Fallschirm, der „Rettungsring der Luft", hat in Deutschland eine Mutter und einen Vater gehabt. Die Fallschirmabspringerin Käte Paulus, die selbst 147 Absprünge bis zum Ausbruch des Krieges gemacht und ihren Fallschirm immer weiter entwickelt hat, bietet dem Kriegsministerium bei Ausbruch des Weltkrieges ihren Fallschirm an. Auch dieses Angebot wird abgelehnt, bis sich die Notwendigkeiten der Front als stärker erweisen und die Feldluftschiffer immer dringender nach dem Fallschirm rufen. Da erst kann sie mit ihrer Fallschirmfabrikation in der Luftschifferkaserne zu Reinickendorf beginnen und bis zum Kriegsende rund 7000 Fallschirme für die Luftschiffertruppe abliefern. Den Fallschirm für Flugzeuge aber entwickelt der Luftschiffer Otto Heinecke, der Erfinder des manuellen Fallschirms, der die ersten Versuche von Flugzeugen aus im Mai 1915 durchführt. 1917 ist das Gerät soweit durchgeführt, daß die Riesenflugzeuge und bald darauf auch die Jäger damit ausgerüstet werden. Bis zum Ende des Krieges liefert die von Heinecke gegründete Firma Schröder & Co. nicht weniger als 3000 Schirme an die Fliegertruppe.

*

Das sind Beispiele aus der Arbeit jener Männer, die in selbstloser Hingabe den Grundstein für unsere heutige Luftwaffe legten, die das Flugzeug erst zu einer Waffe gestalteten. Zu einer Waffe, die schon im Weltkriege, aber weit mehr noch heute im Ringen um Sein oder Nichtsein Deutschlands zum Schrecken der Gegner wurde.

Gestählt zum Lebenskampf!

Die Luftwaffe als Erzieher unserer Jugend

„Was soll mein Junge, der doch Künstler werden will, als Soldat zwei Jahre zur Wehrmacht gehen?" Diese Frage hört man noch hie und da über die Lippen einer besorgten Mutter kommen. Der Sohn allerdings wird in den meisten Fällen diese Ansicht nicht teilen. Weiß er doch, daß diese zwei Jahre den Abschluß seiner Erziehung bilden und ihm diejenigen Grundlagen vermitteln, die er benötigt, um als aufrechter und reifer Mann den Kampf im täglichen Leben erfolgreich zu bestehen. Der harte und nicht immer bequeme Waffendienst stählt nicht nur die Gesundheit, sondern vor allem die geistige und charakterliche Haltung des jungen Menschen. Wer einmal befehlen will, muß erst gehorchen lernen, wer einen Kameraden finden will, muß erst einmal selbst Kamerad sein. Diese grundsätzliche Lebensanschauung eignet sich der Soldat im gemeinsamen Dienst mit seinen Kameraden sehr bald an, und die Mutter wird sich freuen, wie sie ihren Sohn nach seinem Waffendienst wiederbekommt. Sie wird feststellen, daß er jetzt noch mehr als zuvor zum Künstler tauglich ist und für seinen künftigen Beruf viel gefestigtere Voraussetzungen mitbringt als vorher.

Schwieriger ist es oft, die Zustimmung der Eltern zu finden, wenn der Sohn sich entschlossen hat, seinen Waffendienst bei der Luftwaffe abzudienen. „Ausgerechnet bei den Fliegern!" heißt es dann zumeist angstvoll. „Du wirst mir noch abstürzen!?"

Die Fliegerei wird sich wohl für die nächste Zukunft damit abfinden müssen, als eine gefährliche, ja halsbrecherische Angelegenheit angesehen zu werden! Was ihr diesen Ruf eingebracht hat — man weiß es nicht, vielleicht der Spruch „Luft hat keine Balken", vielleicht das Argument, „Wir in unserer Jugend haben auch noch nicht!" vielleicht aber — und darin liegt eine gewisse Begründung — weil die ersten Anfänge der Luftfahrt in unserer Erinnerung noch zu lebendig sind, die, wie alles Neue, wenn noch keinerlei Erfahrungen vorliegen, Opfer kosten! Den heutigen Tatsachen entspricht diese Auffassung jedenfalls nicht mehr, denn der Dienst bei der Luftwaffe bringt nicht mehr oder weniger Gefahren mit sich als der Dienst bei der Marine oder dem Heer, genau so wie heute das Flugzeug als Verkehrsmittel um nichts gefährlicher ist als die Eisenbahn.

Allerdings stellt die Zugehörigkeit zur Luftwaffe an den jungen Soldaten höhere Anforderungen als bei mancher anderen Waffengattung, einmal schon in gesundheitlicher, zum zweiten aber auch in charakterlicher Hinsicht. Der Dienst in der Luftwaffe verlangt von jedem einzelnen ein ganz besonderes Verantwortungsbewußtsein, er stellt die „Hohe Schule der Selbsterziehung" im wahrsten Sinne des Wortes dar. Dies liegt in der Eigenart des Dienstes begründet: Die fliegende Besatzung ist in der Luft ganz und gar auf sich selbst angewiesen. Jeder einzelne, ob Flugzeugführer, Beobachter oder Funker, muß die ihm zufallenden Arbeiten mit äußerster Genauigkeit ausführen, denn das Leben der Kameraden hängt oft von einer Kleinigkeit seines Handelns ab. Das Flugzeug kann auch nicht eben mal anhalten,

wenn irgend etwas, sei es am Motor, Rumpf oder sonst an seiner Ausrüstung, nicht in Ordnung ist. Auch das Bodenpersonal muß also seine Arbeiten genauestens und verantwortungsbewußt ausführen. Wenn das Flugzeug „startklar" gemeldet ist, muß auch jede Kleinigkeit, jedes kleinste Schräubchen nachgesehen und geprüft sein. Der Flugzeugführer muß sich auf seine Besatzung mit gleicher Sicherheit verlassen können wie auf das Bodenpersonal, er ist auf seine Kameraden, gleichgültig wo sie ihren Dienst tun, unterschiedslos angewiesen.

Hieraus ergibt sich die fast sprichwörtliche Kameradschaft unter den Fliegern. Der alte Leitspruch „Einer für alle, alle für einen" ist alles andere als eine leere Phrase. In jedem Augenblick seines Dienstes offenbart er sich dem Soldaten der Luftwaffe.

Hart wird der Flieger durch seinen Dienst, mannhaft und fest, eben durch sein unerläßliches Verantwortungsbewußtsein. Er lernt in besonders eindringlicher Form auch die manchem Außenstehenden nichtig erscheinenden Arbeiten seiner Kameraden ehren und achten. Weiß er doch, daß dieser Mann vom Bodenpersonal dort, der eben die Zündkabel anschließt, in diesen winzigen Drähten sein und seiner Kameraden Wohlergehen zwischen den Fingern hält, fühlt er doch, wenn ihm der Funker beim Flug durch Wind und Nebel auf Grund der eingeholten Peilung die Aufforderung zum Landen weitergibt, daß er sich auf ihn hundertprozentig verlassen kann. Und wie schön, wie stolz ist das Gefühl, daß ihn noch keiner seiner Kameraden enttäuscht hat, wie wohltuend ist doch das Wort „Kameradschaft". Um keinen Deut anders geht es seinen Kameraden, die das Steuer des Flugzeuges in allen Lagen, bei Sturm und Regen, in den Wolken und hoch oben über ihnen, in seinen Fäusten sicher wissen.

Der Flieger ist nicht nur Soldat, um Soldat zu sein, er lernt weit mehr in seinem Dienst, weil er sich nicht nur über Kameradschaft freuen darf, nein, er ist Kamerad, weil er ohne diesen Begriff nicht einen Tag länger leben kann, weil er sonst nicht Flieger sein kann!

Darüber hinaus vermittelt der Flugdienst den fliegenden Besatzungen noch ein weiteres Moment: das Gefühl der Freiheit, der Erhabenheit des Menschen über Raum und Zeit. Der fliegende Mensch, der sich — von aller Erdenschwere losgelöst — frei im Luftraum bewegt und den naturgebundenen Elementen der Atmosphäre die Stirn bietet, gewinnt ohne Zweifel einen ganz anderen Abstand zum Leben. In eindringlicher Form offenbart sich ihm tagtäglich das gewaltige Erleben des Kampfes um die Freiheit, des Kampfes von Mensch und Maschine über die Allgewalt der Natur. „Sieg" ist ihm vom ersten Flug an auf sein Banner geschrieben. „Sieg" lautet die Parole bis zum letzten Flug. In diesem Bewußtsein sieht der Flieger sein Dasein auf der Erde mit ganz anderen Augen, er weiß die kleinen Sorgen überflügelt von dem umfassenden, über allem schwebenden Begriff „Leben", er fühlt, daß er nicht um seiner selbst willen auf der Welt ist.

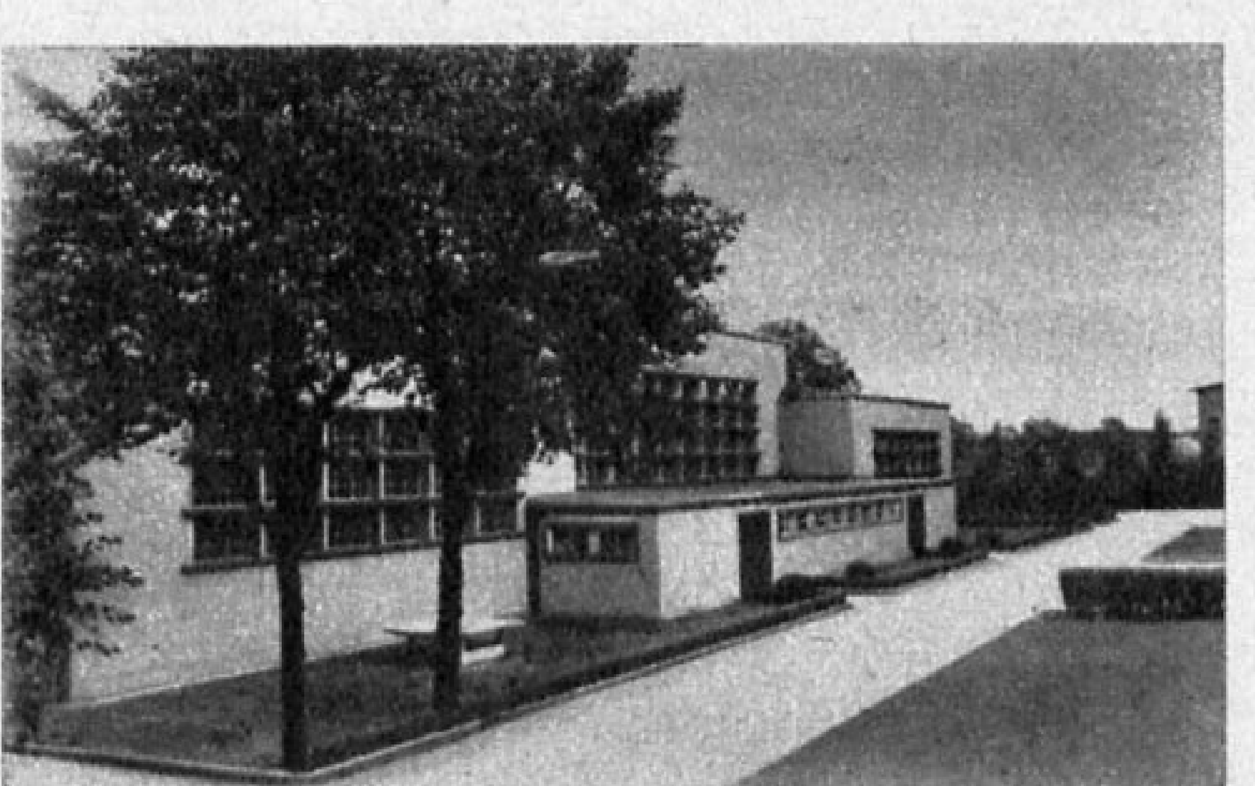
Meister im Sport

Vor uns taucht ein unvergeßliches Bild aus dem Olympia-Jahr 1936 auf. Im überfüllten Stadion stehen drei Offiziere, ein deutscher, ein amerikanischer und ein italienischer, geschmückt mit dem olympischen Lorbeer, vor der Führer-Tribüne, während feierlich Deutschlandlied und Horst-Wessel-Lied erklingen, hunderttausend Menschen entblößten Hauptes die Hand erheben und am olympischen Siegesmast die Hakenkreuzfahne hochgeht, flankiert von dem Sternenbanner und der italienischen Flagge. Ein deutscher Flieger-Offizier, Oblt. Handrick, hatte gegen die besten Fünfkämpfer der Welt im modernen Fünfkampf einen der wertvollsten olympischen Siege errungen. Von jenem Augusttag des Jahres 1936 an datiert weithin sichtbar die leistungsmäßige Aufwärtsentwicklung des Luftwaffensports, von jenem sporthistorischen Hochsommertag an wurde die breite Öffentlichkeit auf den Sport bei der Luftwaffe aufmerksam.

Luftwaffe und Sport gehören zusammen wie der Infanterist und das Gewehr. Das haben die zuständigen Stellen beim Aufbau der Luftwaffe erkannt. So hat unter sachkundiger Leitung der Sport bei der Luftwaffe in den wenigen Jahren des Bestehens dieses Wehrmachtteils einen beachtenswerten Aufschwung genommen. Sport ist ein untrennbarer Bestandteil des militärischen Dienstes. Die Bedeutung des Sports bei der Luftwaffe wurde nach Beginn des großdeutschen Freiheitskampfes in einer Verfügung noch einmal eindeutig herausgestellt, wobei darauf hingewiesen wurde, daß der Sport jetzt noch mehr als in Friedenszeiten eins der wichtigsten Mittel zur Erhaltung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit und Spannkraft des Soldaten ist.

Das Sportgerät der in den Kriegszeiten außerhalb der Heimatstandorte liegenden Truppenteile des Heimatkriegs- und Operationsgebiets gehört zur mobilen Ausrüstung. Diese Verfügung allein beweist die große Bedeutung, die dem Sportbetrieb von den zuständigen Dienststellen beigemessen wird. Sportoffiziere in den höheren Dienststellen überwachen den Sportbetrieb bei der Truppe, der in den Heimatstandorten und im Operationsgebiet mit großer Begeisterung auf den verschiedensten Gebieten durchgeführt wird. Auch im Kriege ist der Sport bei der Luftwaffe überall in den Dienst eingeschaltet und bringt der Truppe in der Freizeit Entspannung und Erholung.

Vor den Toren der Reichshauptstadt, nicht weit vom Spandauer Stadtwald und dem großen Forst mit seinem schönen alten Baumbestand entfernt, steht die Luftwaffensportschule Spandau, die im Juli 1935 aus der ehemaligen Landespolizeisportschule hervorgegangen ist. Seit Bestehen der Luftwaffensportschule vom Juli 1935 bis zum 2. September 1939 haben hier über 400 Offiziere und rund 3000 Unteroffiziere und Mannschaften ihre Ausbildung als Sportoffiziere und Hilfssportlehrer erhalten. Der Kommandeur der Luftwaffensportschule, Oberstleutnant Rosenfeld, selbst ein alter Fünfkämpfer und Degenfechter, hat mit seinem ausgezeichneten Stab von Dipl.-Sportlehrern in zahlreichen sechs- bis achtwöchigen



Teilansicht der schönen Luftwaffen-Sportschule in Spandau



„Jollen und Dingis — Halsen." Das Kommando des Bootsfeldwebels bei Segelübungen unserer Flieger auf einem Flughafen an der Ostsee

Lehrgängen leistungsfähige und passionierte Sportoffiziere und Sportunteroffiziere für die Luftwaffe ausgebildet, die ausgerüstet mit eigenem praktischen Können, als Lehrer und Vorbilder den Sport als Erziehungsmittel in den Gesamtrahmen der militärisch-soldatischen Ausbildung fördernd und nutzbringend einzuschalten wissen.

In der Luftwaffensportschule Spandau mit ihren hellen, neuzeitlich eingerichteten Hallen für Turnen, Athletik, Fechten, Boxen und Spiele ist das ganze Jahr über frisch-fröhlicher Sportbetrieb. Im Sommer ist die neu ausgebaute Havel-Schwimmanstalt der Luftwaffensportschule Hauptanziehungspunkt.

Der Kampfgedanke steht bei der gesamten Ausbildung an der Luftwaffensportschule auf allen Gebieten des Sports im Vordergrund. Der Fünfkampf gibt als Abschluß eines Lehrgangs ein getreues Spiegelbild der bei der Luftwaffensportschule erfolgten sportlichen Ausbildung. Neben den Hauptlehrgängen finden in jedem Jahre Sonderlehrgänge in den einzelnen Sportgebieten statt, die in erster Linie zur Förderung der Spitzenkönner innerhalb der Luftwaffe dienen, wie z. B. Turn-, Athletik-, Box-, Schwimm- und Fünfkampf-Lehrgänge, im Winter auch Skisportlehrgänge an der Skisportschule in Kitzbühel (Tirol).

Die Hauptträger des Sportgedankens bei der Luftwaffe außerhalb des Dienstes sind die Luftwaffensportvereine. Der erste Luftwaffensportverein wurde bereits im Jahre 1934 in Braunschweig ins Leben gerufen. 1936 gab es schon 43 Vereine, 1937 bestanden 74 Vereine, 1938 95, und im Jahre 1939 erhöhte sich die Zahl der Luftwaffensportvereine auf 145.



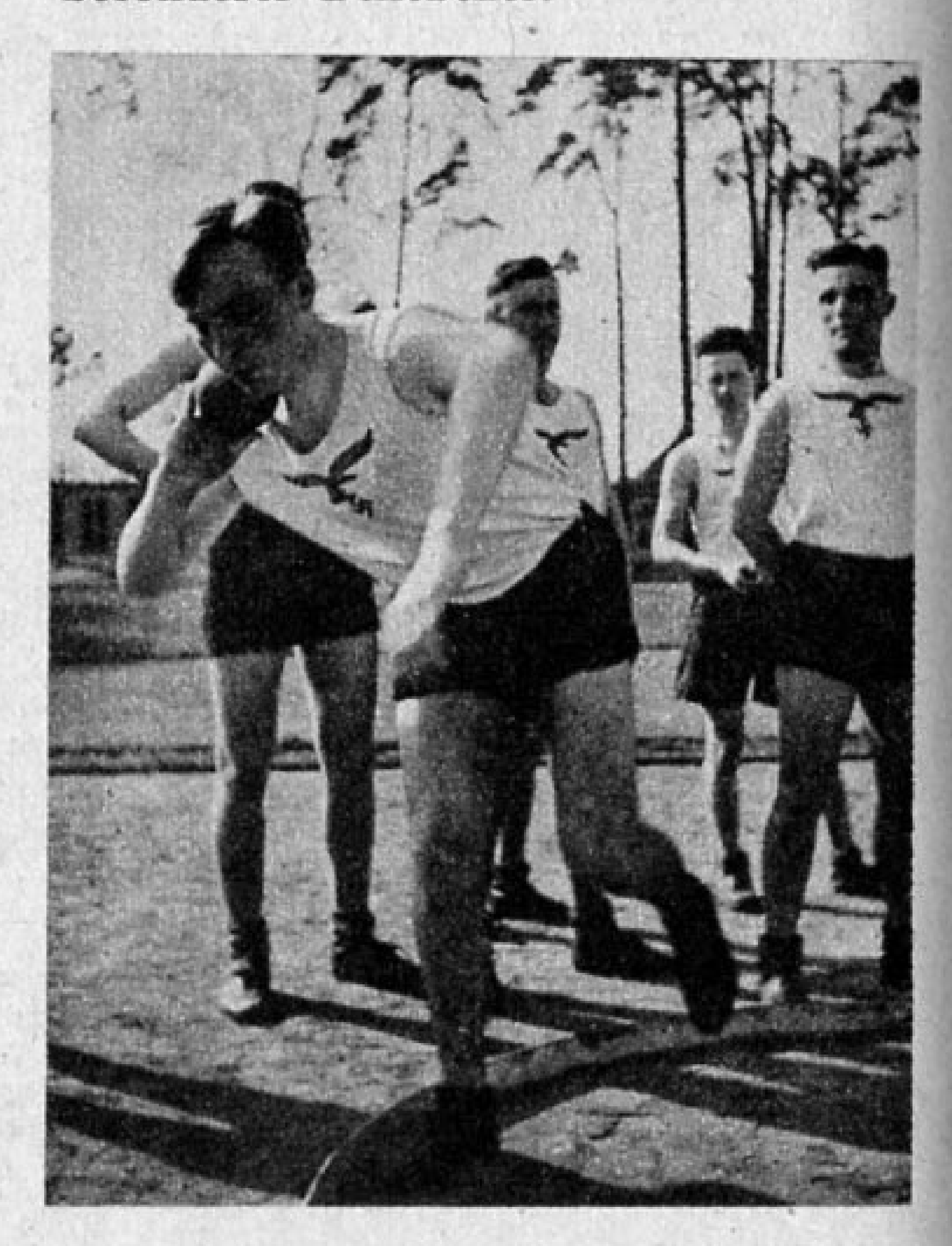
Angehörige eines Kampfflugverbandes beim Tontaubenschießen — Flieger müssen gute Schützen sein

Bei allen größeren Sportveranstaltungen der letzten Jahre sind die Luftwaffensportvereine in beachtlicher Weise beteiligt gewesen, so beim Breslauer Turn- und Sportfest und bei den Meisterschaften der verschiedenen Fachgebiete. Der Luftwaffensportverein Berlin zählt zu den erfolgreichsten deutschen Sportvereinen.

Der Luftwaffensport verfügt über eine große Anzahl von Spitzenkönnern, die dem deutschen Sport in den letzten Jahren bei internationalen Prüfungen mit ihren Leistungen zu Ruhm und Ehre verholfen haben. Der größte Triumph eines Luftwaffensportlers, vielleicht eines deutschen Sportsmanns überhaupt, war der Sieg von Oblt. Handrick im Modernen Fünfkampf bei den Olympischen Spielen 1936 in Berlin. Nie zuvor seit Bestehen des modernen Fünfkampfes im Rahmen der Olympischen Spiele war es einem Sportsmann gelungen, die überragende Vorherrschaft Schwedens auf diesem Gebiete zu brechen. Stets belegten die Schweden bei den Olympischen Spielen die ersten Plätze, und daher war der Erfolg von Oblt. Handrick der bedeutendste olympische Sieg eines Einzelkämpfers.

Für die Olympia-Mannschaft stehen drei Luftwaffensportler bereit: Wachtmeister Kaindl, der im 3000-m-Hindernislauf mit 9 Minuten 6,8 Sekunden eine Jahresbestleistung vollbrachte, Unteroffizier Brandscheid (Staaken), der über 800 m 1 Minute 50,3 Sekunden lief und hinter Harbig Deutschlands bester Mittelstreckler ist, und Obergefreiter Giesen (Kladow) mit seiner famosen Leistung über 800 m in 1 Minute 50,7 Sekunden.

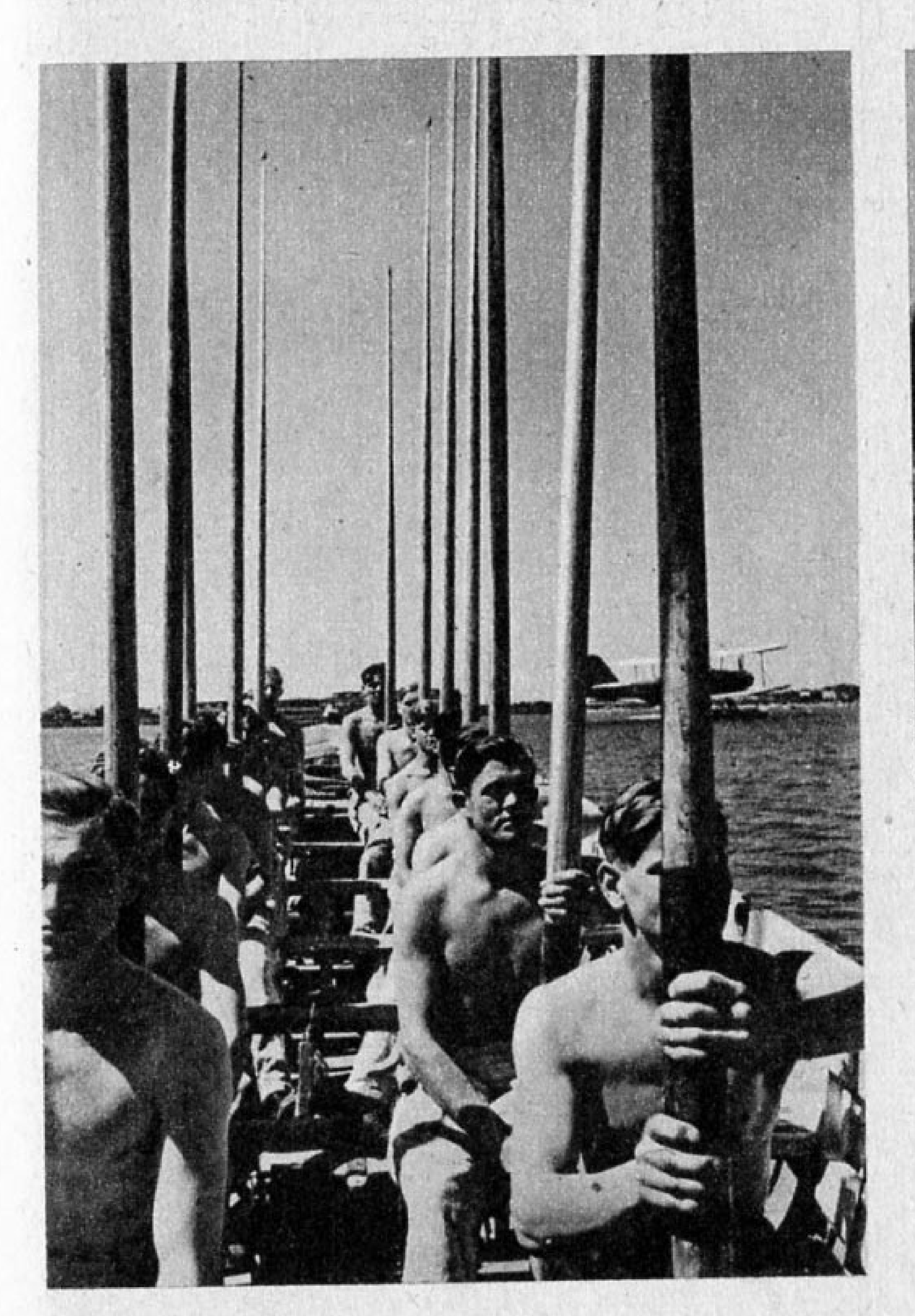
Das Kugelstoßen erfreut sich als Kraft- und Energieübung bei der Luftwaffe besonderer Beliebtheit



Einer der wertvollsten deutschen Rekorde, der Staffelrekord über 4 × 400 m, ist im Besitz des Luftwaffensportvereins Berlin. Die am 6. August 1939 in Hannover von dem Luftwaffensportverein Berlin mit der Mannschaft Obergefreiter Ahrens (Staaken), Obergefreiter Giesen (Kladow), Unteroffizier Hähnel (Staaken) und Unteroffizier Strasen (Spandau) mit 3 Minuten 16,8 Sekunden gelaufene neue deutsche Rekordzeit wurde bereits am 20. August 1939 in Görlitz von der Mannschaft Feldwebel Linnhoff, Obergefreiter Ahrens, Unteroffizier Hähnel (alle Staaken) und Unteroffizier Strasen (Spandau) mit 3 Minuten 15 Sekunden unterboten.

In die Blätter der deutschen Sportgeschichte haben sich in den wenigen Jahren des Bestehens des Luftwaffensports zahlreiche Angehörige der Luftwaffe durch ihre Leistungen ehrenvoll eingetragen. Da sei vor allem Feldwebel Linnhoff genannt, der in Breslau Deutscher Meister 1938 über 400 m wurde und mit zahlreichen ausgezeichneten Erfolgen mit in der Spitzengruppe der deutschen Leichtathletik steht.

Der Luftwaffensportverein Berlin wurde im Jahre 1939 erster großdeutscher Basketballmeister. Wachtmeister Weber (Lankwitz) errang im Juni 1939 in Leipzig die deutsche Meisterschaft im Marathonlauf. Der Kanonier Glötzner stellte mit 4,14 m im Stabhochsprung einen deutschen Rekord auf, und Wachtmeister Kaindl lief beim Länderkampf Deutschland—





Major Handrick, der Fünfkampfsieger mit dem Siegeslorbeer bei den Olympischen Spielen 1936

„Riemen hoch!" Auch im Rudern werden unsere Flieger an der Küste gründlich ausgebildet

England in Köln im August 1939 über 1500 m mit 3 Minuten 50,8 Sekunden einen neuen deutschen Rekord. Im Boxen stehen Angehörige der Luftwaffe in der deutschen Nationalmannschaft, und auf dem Gebiet des modernen Fünfkampfs seien Namen wie Hauptmann Cramer, Oberleutnant Freiherr von Schlotheim und Hauptmann Scharte genannt.
Die ersten großdeutschen Wehrmacht-Meisterschaften 1938 in Düsseldorf haben ein Bild des hohen Standes der sportlichen Ausbildung bei der Luftwaffe vermittelt. Seit Bestehen der Luftwaffe haben sportfreudige Männer mit viel Sachkenntnis hervorragende Arbeit geleistet und damit der Luftwaffe für den Kampf um Deutschlands Freiheit leistungsfähige und kampfesfreudige Soldaten erzogen.



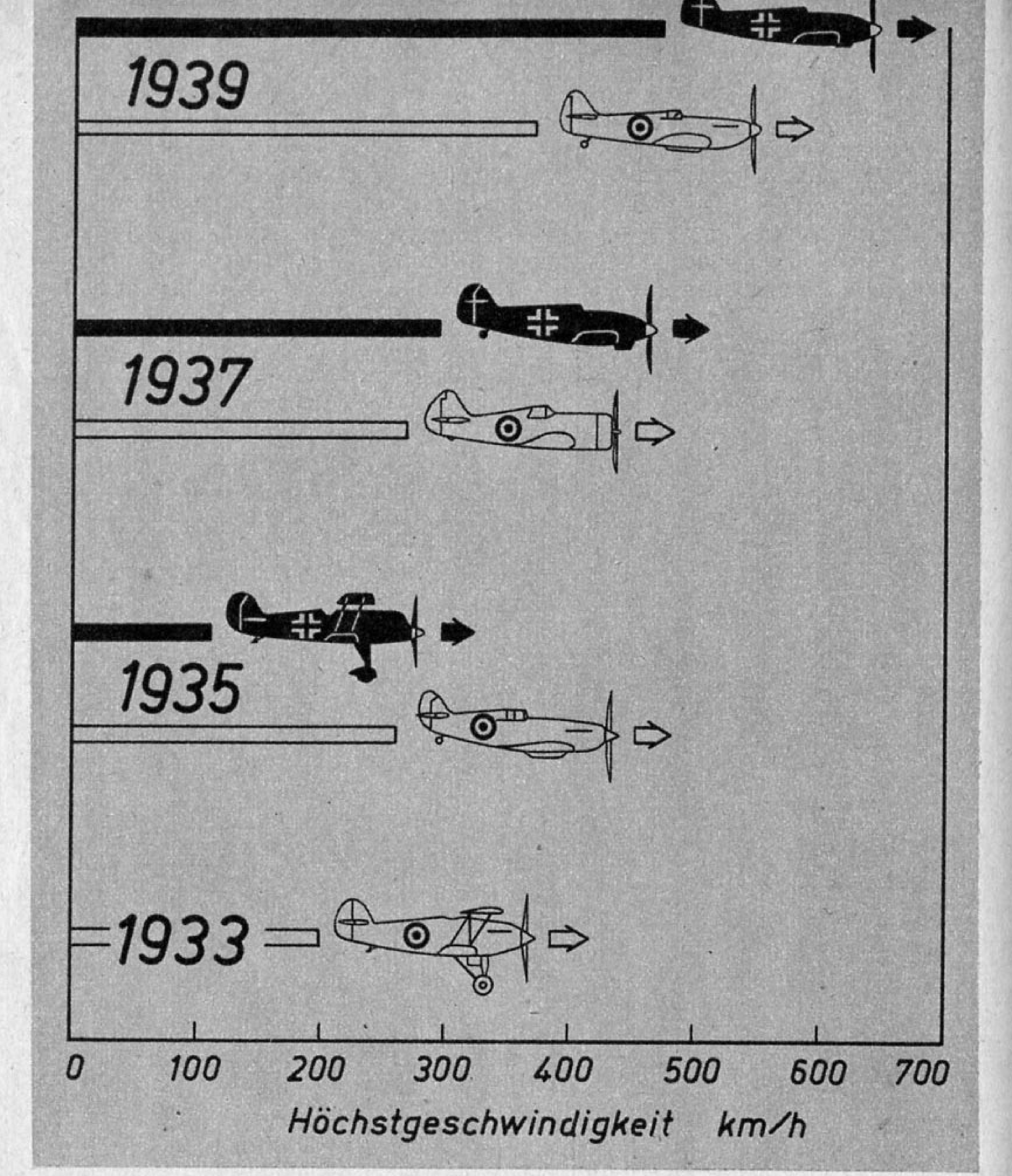
Oberfeldwebel Falderbaum, der mehrfache deutsche Kunstflugmeister, beherrscht die Hohe Schule der „Himmelsakrobatik“ in höchster Vollendung



Selbstverständlich nimmt die deutsche Luftwaffe an den großen Veranstaltungen unserer Segelflieger teil

Dem technischen Fortschritt folgt der Sieg!

Zu allen Zeiten hat die Technik der Kriegführung ihren besonderen Stempel aufgedrückt. Die gepanzerten Ritterheere von einst mußten den Feuerwaffen weichen, der stürmenden Infanterie des Weltkrieges erwuchs als kaum mehr zu überwindendes Hindernis das Maschinengewehr, und dieses wieder fand schließlich seine Gegenwaffe im fahrenden Panzer. Immer gab, sofern nicht Stärke und Kampfgeist beider Gegner zu sehr verschieden waren, auf die Dauer die fortschrittlichste und überlegene Waffentechnik den Ausschlag.
Ganz besonders wirkt der technische Fortschritt in denjenigen Bereichen der Wehrmacht entscheidend, wo umfangreiches und hochentwickeltes technisches Gerät benötigt wird, um die eigentlichen Waffen an den Gegner heranbringen zu können: bei der Kriegsmarine und noch mehr bei der Luftwaffe. Hier bringt die kleinste Unterlegenheit auf technischem Gebiet oft eine weitgehende Beschränkung des Waffeneinsatzes mit sich, die auch durch zahlenmäßige Überlegenheit und größere Tapferkeit des Kämpfers nicht auszugleichen ist.
Zum Beispiel kann das Jagdflugzeug seine Aufgabe, den Luftgegner abzufangen und zu vernichten, nur dann erfüllen, wenn es ihm an Geschwindigkeit wesentlich überlegen ist; andernfalls wird sich der Gegner dem Kampf und der Vernichtung leicht entziehen können. Ebenso muß der Jäger schneller und höher steigen können als sein Gegner, weil dieser sonst vor dem Angriff nach oben ausweichen kann. Kleine Unterschiede in den Steigleistungen sind unter Umständen für den Ausgang eines Luftkampfes entscheidend. Unsere Jagdflieger des Weltkrieges haben es zeitweise erleben müssen, was es heißt, technisch unterlegen zu sein, wenn feindliche Jagdstaffeln mit neueren Flugzeugen den Vorteil von einigen hundert Meter mehr Gipfelhöhe besaßen, stets in der Lage, von oben her anzugreifen, aber selbst unerreichbar und unangreifbar. In ähnlicher Weise dürfen auch andere Kriegsflugzeuge, wie Kampf- oder Fernaufklärungsflugzeuge, die zwar von Natur aus nicht die Leistungen des Jagdflugzeuges erreichen können, im Vergleich zu diesem doch wenigstens keine allzu großen Leistungsunterschiede aufweisen, wenn sie nicht an der Durchführung ihrer Aufgaben von vornherein behindert sein sollen.
Im größeren Rahmen können sich technische Fortschritte für die Luftwaffe bis zu operativer Bedeutung auswirken. So hat die ständige Verbesserung der Reichweite und Bombenzuladung des Kampfflugzeuges aus einem „verlängerten Arm der Artillerie“ mit der Zeit überhaupt erst eine Waffe entstehen lassen, die zur selbständigen Luftkriegführung befähigt ist. Im Weltkrieg war für unsere Bombengeschwader von der Flandernküste aus nur das südliche England erreichbar, die britische Flotte in ihren schottischen Stützpunkten und der nördlichen Nordsee blieb unbedroht. Heute tragen deutsche Kampfflugzeuge ihre gefürchtete Last bis über die Shetland-Inseln hinaus und haben fast allein schon durch ihre technische Leistungsfähigkeit die ehedem unbestrittene britische Seeherrschaft über die Nordsee gebrochen.
Zur Auswirkung gelangen Fortschritte in der Luftfahrttechnik am sichtbarsten in den Flugleistungen. Diese sind aber nur das letzte Ergebnis unzähliger miteinander verknüpfter Entwicklungsarbeiten auf den verschiedensten Teilgebieten. So haben zur Steigerung der Geschwindigkeiten oder der Steigfähigkeit nicht nur aerodynamische Verbesserungen und leistungsfähigere Triebwerke beigetragen, sondern ebenso die Flugwerkstatik und Werkstofftechnik. Nicht weniger wichtig sind die anscheinend abseits liegenden Nebengebiete der Luftfahrttechnik. Der Fernaufklärungsflieger beispielsweise könnte die überlegene Arbeitshöhe seines Flugzeuges kaum richtig ausnützen, wenn ihm die Technik nicht auch zugleich zuverlässige Höhenatmungsgeräte zur Verfügung stellen würde. Oder der Kampfflieger könnte von der Möglichkeit langdauernder Weitflüge in den kurzen Wintertagen keinen vollen Gebrauch



Entwicklung der Geschwindigkeiten von Jagdflugzeugen in Deutschland (schwarz) und im Ausland (weiß)

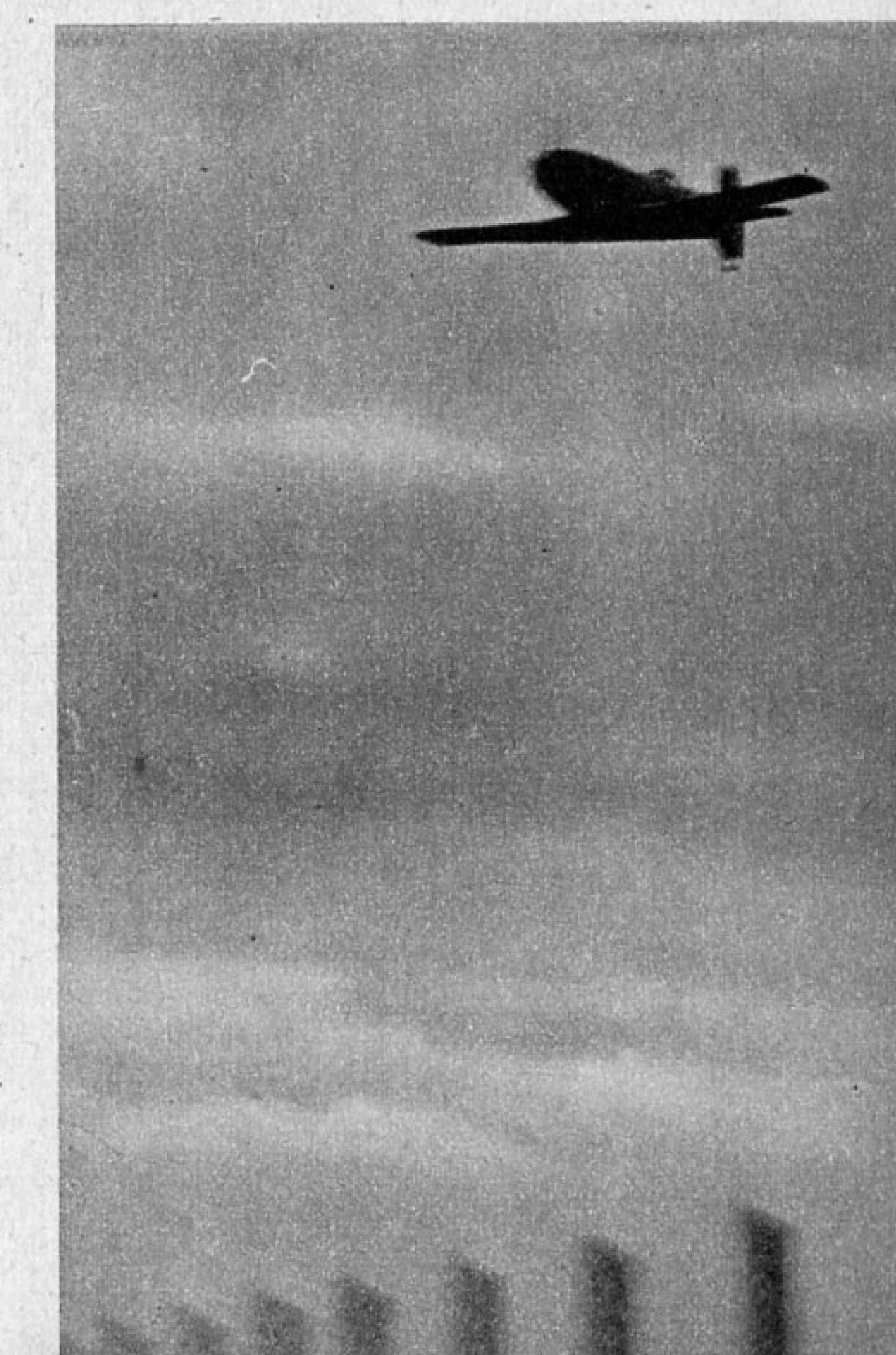
machen, gäbe es nicht jene hochentwickelten Bodeneinrichtungen, mit Hilfe derer auch nachts und bei unsichtigem Wetter gestartet und gelandet werden kann. Äußerlich nicht sichtbar, aber gerade für die Luftwaffe von größter Bedeutung ist schließlich auch jeder Fortschritt auf dem Gebiet der Fertigung. Je schneller ein neues, besseres Flugzeug- oder Motorenmuster in großen Mengen hergestellt werden kann, desto früher kommt die Fliegertruppe in den Besitz fortschrittlichen und überlegenen Gerätes.

Die Bedeutung, die dem luftfahrttechnischen Fortschritt bei den großen Luftmächten zugemessen wird, hat geradezu einen Wettlauf um die Entwicklung immer besseren Gerätes herbeigeführt, wie er wohl bei keiner anderen Waffe jemals zu verzeichnen war. Jede Verbesserung und Vervollkommnung des Kriegsflugzeuges pflegt nach kurzer Zeit wieder überboten zu werden, jede Leistungssteigerung bildet nur die Leiter, auf der eine neue Bestleistung emporsteigt. Schnelle Überalterung des Fluggerätes und ständiger Ersatz durch besseres und fortschrittlicheres geben daher jeder neuzeitlichen Luftwaffe ein ganz besonderes Gepräge.

Es ist verständlich, daß es nicht allein der Luftfahrtindustrie oder der erfinderischen Einzelpersönlichkeit überlassen bleiben kann, an der Herbeiführung technischer Fortschritte zu arbeiten. Fast überall ist auch die Luftwaffe selbst daran beteiligt, sei es durch die Art der Aufgabenstellung bei Auftragserteilung oder auf unmittelbarem Wege durch Betrieb eigener oder verstaatlichter Industriewerke.

Die deutsche Luftwaffe hat im Bereich der Luftfahrttechnik eine eigene, den Grundsätzen des Nationalsozialismus entsprechende Führungsform geschaffen. Drei Grundpfeiler tragen die gemeinsame Arbeit am technischen Fortschritt: die wissenschaftliche Forschung bei besonderen Forschungsanstalten der Luftwaffe, die technische Entwicklung von neuem Fluggerät bei der Industrie und die Erprobung dieses Gerätes bei den Erprobungsstellen der Luftwaffe. Gesteuert wird die gesamte Arbeit von der Dienststelle des Generalluftzeugmeisters, und zwar im Sinne einer kameradschaftlichen Gemeinschaftsarbeit, nicht behördlicher Bevormundung. Der Forschung obliegt die wissenschaftliche Klärung der Grundlagen der Luftfahrttechnik sowie bestimmter Einzelfragen, wie sie sich aus der Tätigkeit der Industrie und aus dem Flugbetrieb ergeben. Die von der Forschung gewonnenen Erkenntnisse bilden die wichtigsten und unentbehrlichsten Unterlagen, auf denen jeder Fortschritt beruht. Die eigentliche Entwicklungsarbeit, d. h. die Schaffung neuen Fluggerätes, ist Sache der Luftfahrtindustrie. Um diese Arbeit von wirtschaftlichen Sorgen freizuhalten und ganz auf die gestellten Aufgaben auszurichten, hat die oberste Führung der deutschen Luftfahrttechnik bei den einzelnen Werken besondere Entwicklungsstätten ins Leben gerufen. In klarer Erkenntnis daß der Erfolg weitgehend von der schöpferischen Freiheit der technischen Führerschaft abhängt, ist dabei den einzelnen Werken ein weiter Spielraum für ihre Eigenbetätigung gelassen. Nur die Grundlinien der Entwicklung werden in Zusammenarbeit aller dafür Verantwortlichen vom Generalluftzeugmeister festgelegt; hierdurch ist einer Zersplitterung der Kräfte in unnötig viele Entwicklungsziele vorgebeugt und eine Zusammenfassung auf die für die Bedürfnisse der Luftwaffe zweckmäßigsten Aufgaben gewährleistet. Was auf diesem Wege an Neuschöpfungen bei der Industrie entsteht, wird schließlich von den Erprobungsstellen der Luftwaffe einer ausgedehnten praktischen Erprobung unterworfen, deren Ergebnis erst über die Aufnahme der Großerzeugung entscheidet. Diese Erprobung erfolgt ebenso im Hinblick auf die Brauchbarkeit des Fluggerätes für die Truppe, wie auch mit Rücksicht auf Gesichtspunkte der wirtschaftlichen Herstellung.

Es gibt keine Formel, die es ermöglicht, den technischen Fortschritt vorauszubestimmen. Neben der Übertragung neuer Erkenntnisse in die Praxis des Luftfahrzeugbaues verspricht vor allem die planmäßige



Aufnahme vom Weltrekordflug, bei dem mit einem Messerschmitt-Jagdeinsitzer Me 109 eine Geschwindigkeit von 755,11 km/st erzielt wurde. So rasend schnellte die Maschine durch die Luft, daß die Kamera nur die Silhouette des Rekord-Flugzeugs festhalten konnte



Prof. Messerschmitt, der Konstrukteur des Rekord-Flugzeuges und der erfolgreichen Jagdmaschinen unserer Luftwaffe, begrüßt seinen Piloten Wendel nach dem Weltrekord

Weiterentwicklung als gut erkannter Grundformen Erfolg. Diese Erfahrung und die von der deutschen Luftwaffe bei der Lenkung der technisch-schöpferischen Arbeit eingeschlagenen Wege haben in kürzester Zeit zu Fortschritten auf allen Gebieten der Luftfahrt geführt, wie sie vor wenigen Jahren noch unmöglich zu sein schienen.

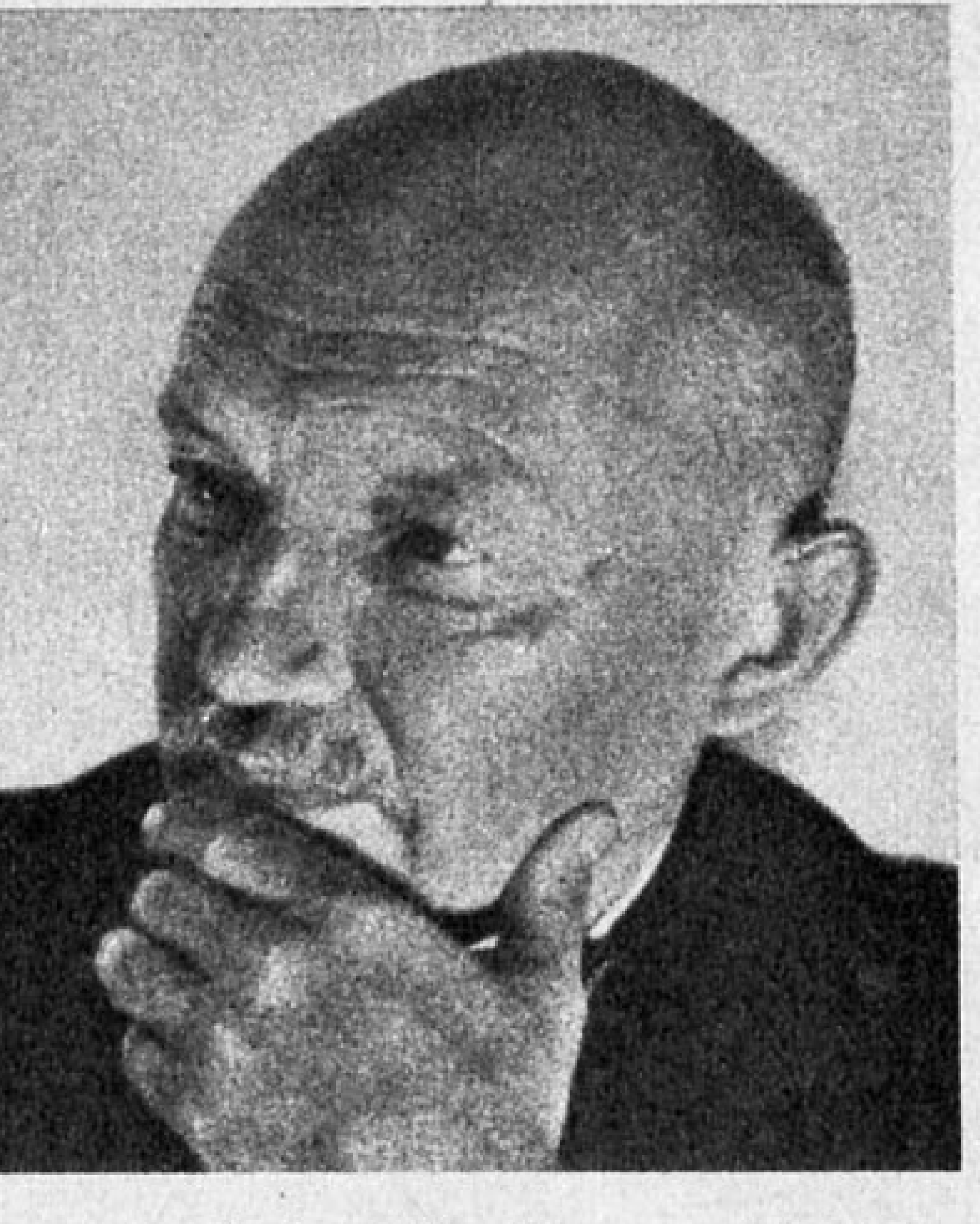
Man muß sich, um das Ausmaß dieser Fortschritte richtig zu begreifen, an die Grundlagen erinnern, auf denen 1933 der Ausbau der Luftfahrttechnik begonnen werden mußte, als der Führer nach der Machtübernahme Hermann Göring mit den Vorbereitungen zur Schaffung einer neuen deutschen Luftwaffe beauftragte: die kleine Luftfahrtindustrie stand zwar teilweise technisch auf hoher Stufe, hatte sich aber seit dem Weltkrieg nur vereinzelt im Auslande mit dem Kriegsflugzeugbau beschäftigen können.

Einige „kriegsflugzeugähnliche" Übungsflugzeuge waren alles, was als greifbarer Anfang vorhanden war. Wertvoller waren einige fortschrittliche Verkehrsflugzeuge, wie die Muster Heinkel He 70 oder Dornier „Wal", die wichtige Ausgangspunkte für die Entwicklung neuzeitlicher deutscher Kriegsflugzeuge bildeten. Immerhin besaß die einmotorige Heinkel He 70, das damals schnellste deutsche Flugzeug, 355 km/std Höchstgeschwindigkeit, während große Verkehrsflugzeuge, wie die dreimotorige Junkers Ju 52, zu jener Zeit etwa 260 km/std erreichten. Sieben Jahre später verfügt die deutsche Luftwaffe über Jagdflugzeuge von bis zu 700 km/std und Kampfflugzeuge von über 420 km/std Höchstgeschwindigkeit! Schon im Frühjahr 1939 verbesserte ein Messerschmitt-Jagdflugzeug den Geschwindigkeitsweltrekord auf 755 km/std und ein Junkers-Bomber den Geschwindigkeitsrekord über 1000 km Strecke mit 2000 kg Nutzlast auf 517 km/std. Noch Mitte 1936 hatte Deutschland nur rund 1 vH der bestehenden Motorflugzeugrekorde in seinem Besitz, bei Kriegsausbruch bereits rund 25 vH. Welch ein Fortschritt! Nicht nur der 1933 bestandene große Vorsprung des Auslandes ist aufgeholt, sondern sogar der technische Stand der ebenfalls fortgeschrittenen ausländischen Entwicklung vielfach überboten! Ganz ähnlich ist das Bild, das der Flugmotorenbau bietet. Hier war die Ausgangslage der Entwicklung beinahe noch schlechter. Praktisch gab es 1933 in Deutschland nur zwei betriebsreife, leistungsstarke Motorenmuster, den wassergekühlten Zwölfzylindermotor BMW 6 von etwa 700 PS und den luftgekühlten Neunzylinder-Sternmotor BMW „Hornet" von rund 600 PS Höchstleistung. Gegenüber dem hochstehenden ausländischen Flugmotorenbau erschien die Lage geradezu hoffnungslos, zumal Neuschöpfungen verhältnismäßig viel Zeit beanspruchen mußten. Trotzdem konnte die ohne Verzug begonnene neue Entwicklungsarbeit überraschend schnell zum Erfolg geführt werden. Heute stehen der Luftwaffe mit Motoren, wie den Mustern Daimler-Benz DB 601, Junkers Jumo 211 oder BMW 132, Hochleistungstriebwerke von bis zu 1200 PS zur Verfügung, die zu den fortschrittlichsten der Welt gehören und zum Teil den Stand der Motorentechnik im Auslande weit überflügelt haben.

Generalleutnant Udet mit Prof. Heinkel, dem Konstrukteur vieler bewährter Baumuster der deutschen Luftwaffe, nach der Schnelligkeitshöchstleistung von 634,37 km/st über 100 km



Dr. ing. e. h. Claudius Dornier, der Begründer der weltbekannten Dornier-Werke, denen auch die deutsche Luftwaffe vielbewährte Flugzeuge verdankt



Der Heinkel-Pilot Hans Dieterle, der im April 1939 den Geschwindigkeitsweltrekord aufstellte, auf dem Wege zum Start



Auf den zahlreichen Nebengebieten der Luftfahrttechnik sind die Fortschritte nicht minder groß. Das meiste Gerät, ohne das heute ein Kriegsflugzeug nicht mehr denkbar ist, zum Beispiel Verstelluftschrauben, Selbststeuer- und Blindlandeanlagen, ist in den letzten Jahren aus bescheidenen Ansätzen heraus bis zu vollkommener Betriebsreife entwickelt worden. Vieles, was zur Ausrüstung und Bewaffnung eines Kriegsflugzeuges gehört, mußte sogar buchstäblich aus dem Nichts geschaffen werden. Mit klarer Überlegenheit auf technischem Gebiet hat die deutsche Luftwaffe die britische Herausforderung angenommen. Hinter ihren Geschwadern steht die Front der Luftfahrttechnik, deren an Wunder grenzende Leistung der vergangenen Jahre dafür bürgt, daß der erkämpfte Vorsprung nie wieder verlorengeht. Denn nur dem Fortschritt folgt der Sieg!

Laboratorien und Prüfstände — Keimzellen der Luftmacht

Als die Gebrüder Lilienthal durch ihr Studium des Vogelfluges die Voraussetzungen der Fliegerei fanden, bei den Versuchen am Rundlauf ihre Beobachtungen bestätigt erhielten und die Ergebnisse nach Gesetzmäßigkeiten zusammenfaßten, um danach schließlich Flugzeuge zu bauen und zu erproben, waren sie die ersten erfolgreichen Forscher auf dem Gebiet des Flugzeugbaues. Die späteren Pioniere der Luftfahrt haben die Ergebnisse ihrer Versuche gleichfalls unmittelbar in ihren Konstruktionen verwertet. Bei ihnen lagen Forschung, Entwicklung und Erprobung in einer Hand. Mit dem Übergang von dem Einzelbau zur Fabrikation wurden aber die Gebiete so umfassend, daß sie nicht mehr von einem Mann allein beherrscht werden konnten. Es entstand die selbständige Forschung, deren Arbeitsgebiet sich immer mehr vergrößerte.

Die Forschung allgemein hat die Aufgabe, in die zahllosen Einzelprobleme einzudringen, ihre Beziehungen zueinander festzustellen und die Erkenntnisse zu Gesetzen zusammenzufassen, mit Hilfe derer die Konstrukteure in der Lage sind, ihre Berechnungen durchzuführen.

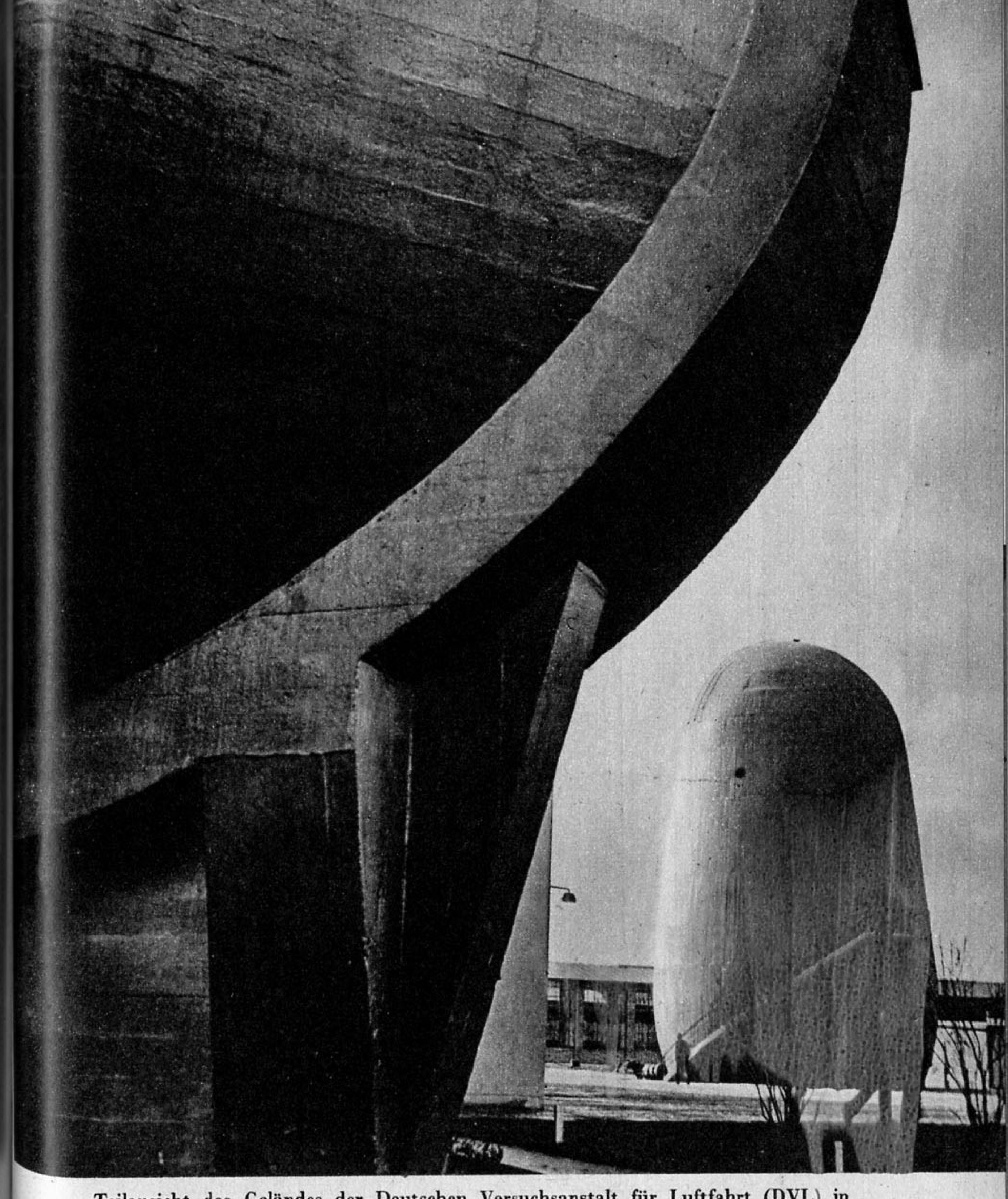
Hierbei ist die Forschung oftmals eigene Wege gegangen, den gegenwärtigen Forderungen weit vorauseilend. Die systematische Vermessung der Flügelprofile durch die Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen, die Aufstellung von Polaren, die Zusammenfassung ähnlicher Profile zu Profilserien mag zur damaligen Zeit manchem Flugzeugkonstrukteur als übertriebener Forscherdrang erschienen sein. Und doch sind diese Ergebnisse bis in die heutige Zeit richtungweisend geblieben. In dem Bestreben, für die Zukunft zu arbeiten, wird die Forschung manchmal Wege beschreiten, auf denen sich auch nach langem Bemühen kein Fortschritt erringen läßt. Durch das Erkennen der falschen Wege läßt sich jedoch vielfach auf eine mögliche Lösung des Problems schließen, die ohne Umwege nicht gefunden worden wäre.

Ergänzend zu dieser Elementarforschung tritt die Zweckforschung. Wie schon ihr Name sagt, hat sie die Aufgabe, aktuelle Fragen, deren Klärung zur Weiterarbeit notwendig ist, so schnell wie möglich zu beantworten.

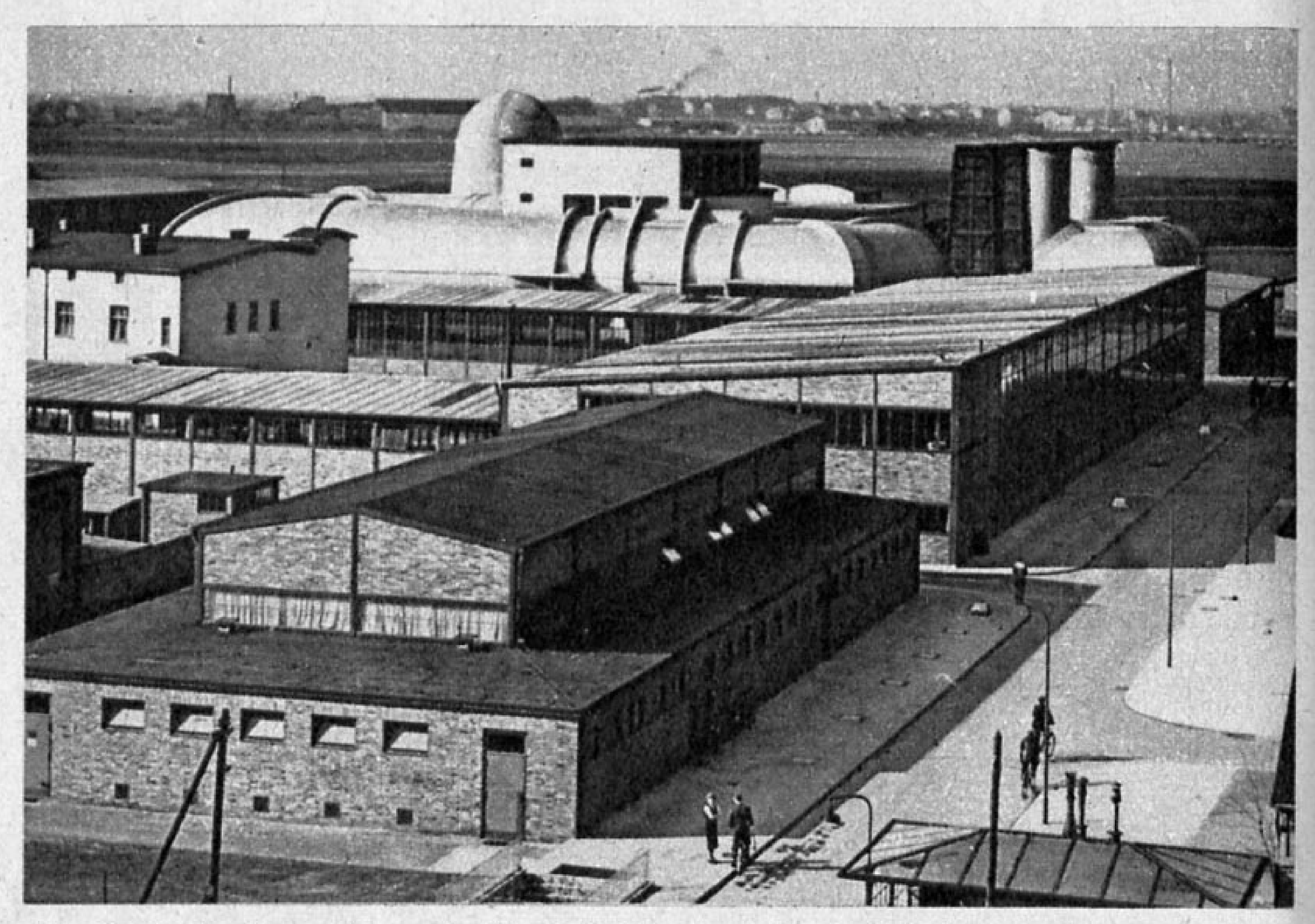
Wenn bei einem neuen Motorenmuster die Kurbelwelle oder sonst ein Bauteil trotz der ausreichenden Dimensionierung bricht, so ist dieser Fehler nicht durch eine Überdimensionierung zu beheben. Hier kann nur die Forschung helfen. Durch die künstliche Erzeugung der möglichen Ursachen wird man nach vielen vergeblichen Bemühungen eine Erklärung für den Schaden erhalten und so in der Lage sein, die Konstruktionsänderung folgerichtig durchzuführen.

Die Aerodynamischen und Flugmotoren-Institute der Technischen Hochschulen und Universitäten befassen sich vorwiegend mit der grundlegenden, mehr theoretischen Forschung. Die Professoren mit ihren Mitarbeitern können hier — ohne an einen Termin gebunden zu sein — den Problemen nachgehen, deren Lösung sie für notwendig und möglich halten. Die Windkanäle und Prüfstände geben ihnen Gelegenheit, die erforderlichen Versuche durchzuführen. Darüber hinaus haben die Professoren die Aufgabe, aus ihrem reichen Wissen den jungen Studierenden die grundlegenden Kenntnisse zu vermitteln, die sie für ihren späteren Beruf benötigen.

Abweichend hiervon bearbeiten die den Industriewerken angegliederten Forschungsabteilungen fast nur Fragen, die unmittelbar und sofort beantwortet werden sollen. Wenn zum Beispiel an einem neuen Flugzeugmuster Flügelschwingungen auftreten, so ist es die Aufgabe der Forschung, die Ursachen hierfür zu ergründen. Zunächst wird man im Laboratorium und

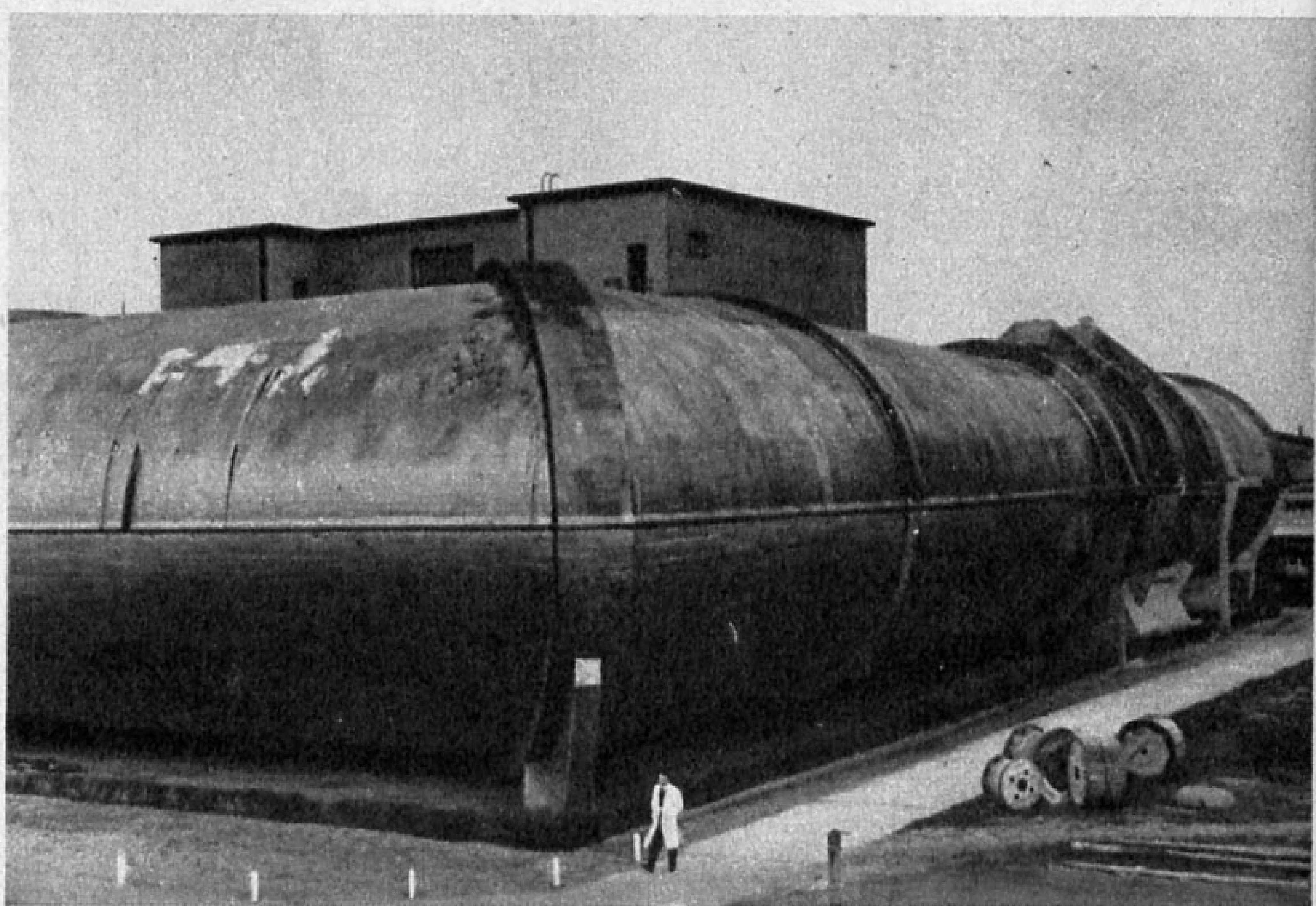


Teilansicht des Geländes der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Adlershof bei Berlin. Blick auf den Trudelturm. Im Vordergrund die Außenwand des großen Windkanals



Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof-Berlin, ein Hauptquartier der Luftfahrtforschung, mit der gewaltigen Röhrenanlage des Windkanals

Der große Windkanal der DVL, in dem Luftströme mit einer Geschwindigkeit bis zu 250 km/st erzeugt werden können. Hier werden Flugzeugmodelle auf Flugleistung und Stabilität geprüft

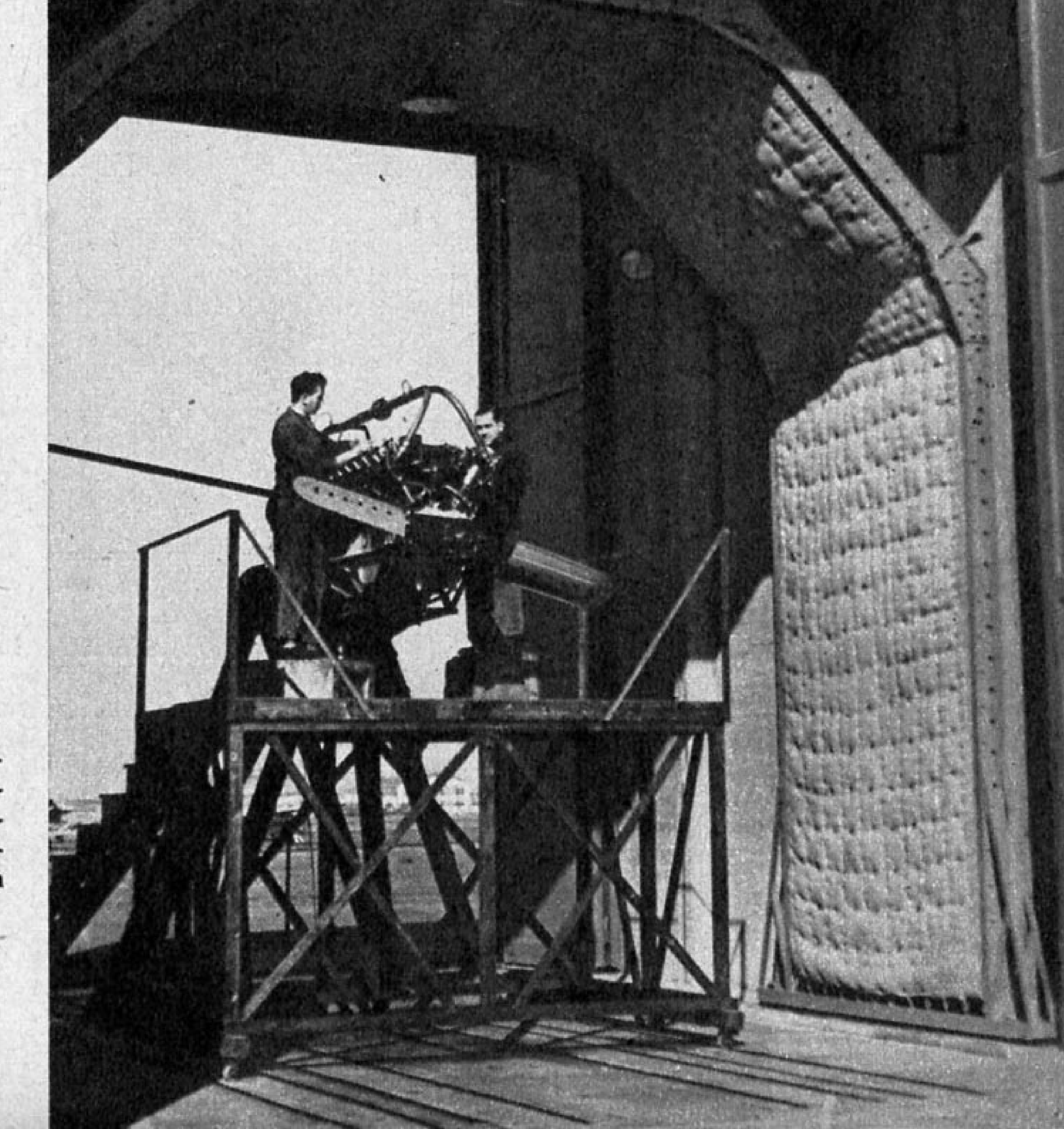




ſpäter im Fluge Schwingungen künſtlich erzeugen. Aus dem Verhalten der Flügel bei dieſen Verſuchen wird man Rückſchlüſſe auf die Schwingungen machen und dem Konſtrukteur manchen Hinweis für die Abänderung des Flügels oder einzelner Bauteile geben können. Hier tritt die Zuſammenarbeit der Forſchung mit der Entwicklung am klarſten in Erſcheinung. Bei den großen Forſchungsanſtalten werden Elementar- und Zweckforſchung nebeneinander betrieben. Durch das Vorhandenſein von Inſtituten aller Forſchungszweige iſt die Löſung von Forſchungsaufgaben möglich, die von einzelnen Inſtituten nicht bewältigt werden können. Die für ſolche Verſuche erforderlichen Bearbeiter, Verſuchseinrichtungen und Fluggeräte ſtehen nur großzügig angelegten Forſchungsanſtalten zur Verfügung. Auf eine Aufzählung der verſchiedenen Forſchungseinrichtungen und eine Schilderung aller Aufgabengebiete muß hier verzichtet werden. Jedoch ſoll an einem Beiſpiel aus der Wirklichkeit die Bedeutung der Forſchung für die Verbeſſerung des Fluggeräts gezeigt werden.

Man war ſich in der Luftfahrtinduſtrie klargeworden, daß die dringend geforderte Steigerung der Geſchwindigkeit mit den bisher üblichen Bauformen nicht erreicht werden konnte. Um dies verſtändlich zu machen, muß näher auf die für den Flugzeugentwurf wichtigen Größen eingegangen werden.

Die Leiſtungen eines Flugzeuges ſind zur Hauptſache abhängig von dem Geſamtgewicht, der Flügelfläche und der Motorenſtärke. Aus dem Verhältnis der Motorenſtärke zur Flügelfläche, Flächenleiſtung genannt, und aus dem Verhältnis des Gewichts kann man auf die Startlänge, die Steigfähigkeit und Höchſtgeſchwindigkeit des Flugzeuges ſchließen. Die Größen ſind bei Normalflugzeugen derart voneinander abhängig, daß eine Erhöhung der Flächenbelaſtung eine gleichzeitige Erhöhung der Landegeſchwindigkeit und eine Ver-



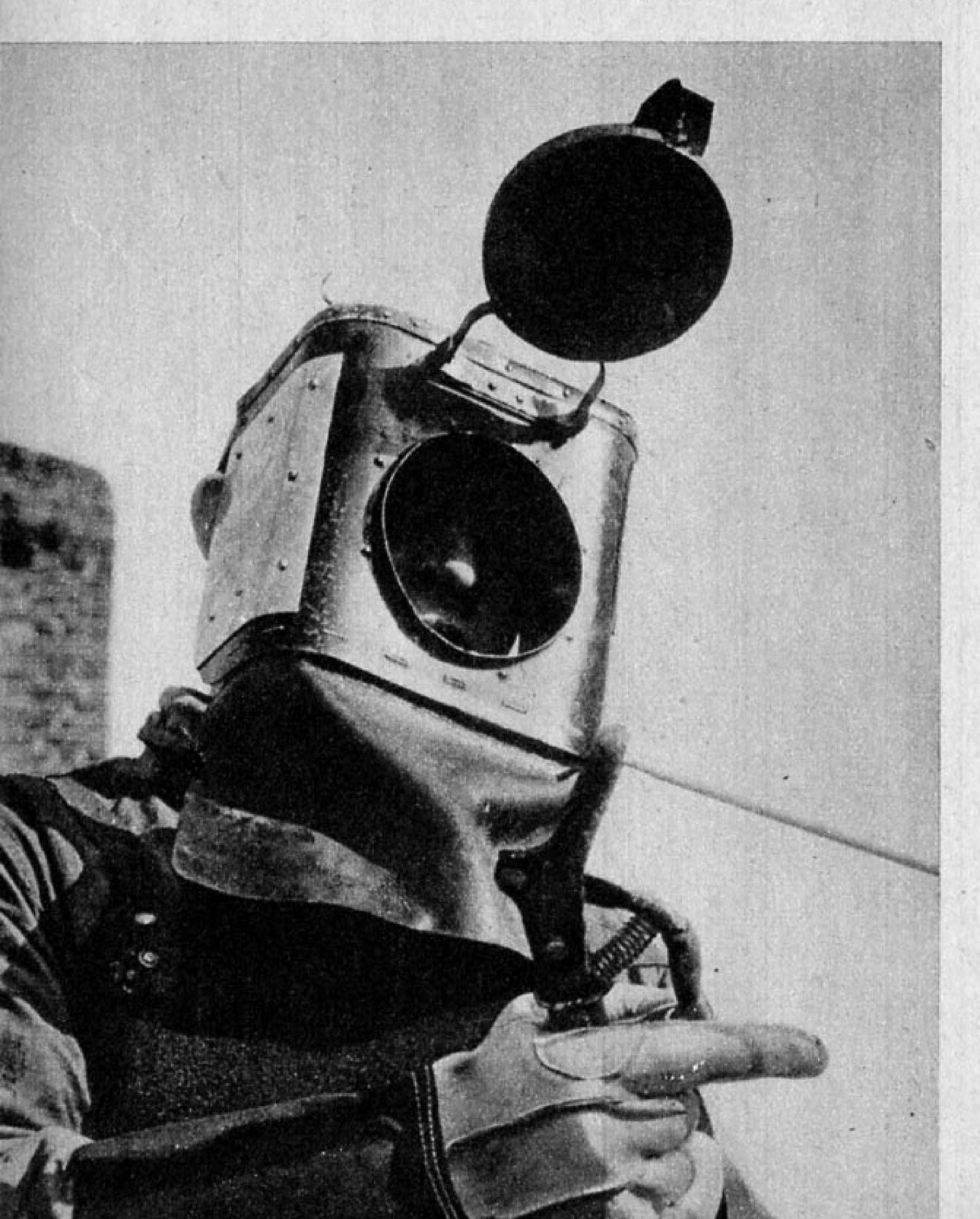
Ein Flugmotorenprüfstand, auf dem neue Motoren auf ihre Zuverlässigkeit und Dauerfestigkeit erprobt werden

schlechterung des Startes zur Folge hat. Durch die Raumbeschränkung der Flughäfen sind also der Leistungssteigerung durch Veränderung des einen oder anderen Verhältnisses natürliche Grenzen gesetzt. Die Forschung hat lange vor der Industrie erkannt, daß sich der Entwicklung von neuen Flugzeugmustern diese Schwierigkeiten in den Weg stellen würden. Sie hatte auch die Lösungen des Problems gefunden, noch bevor es für die Industrie brennend wurde. Die systematischen Windkanaluntersuchungen aller nur möglichen Flügelschnitte brachten die Erkenntnis, daß gewölbte Profile großen Auftrieb bei großem Widerstand und wenig gewölbte symmetrische Profile kleinen Auftrieb bei geringem Widerstand ergeben.

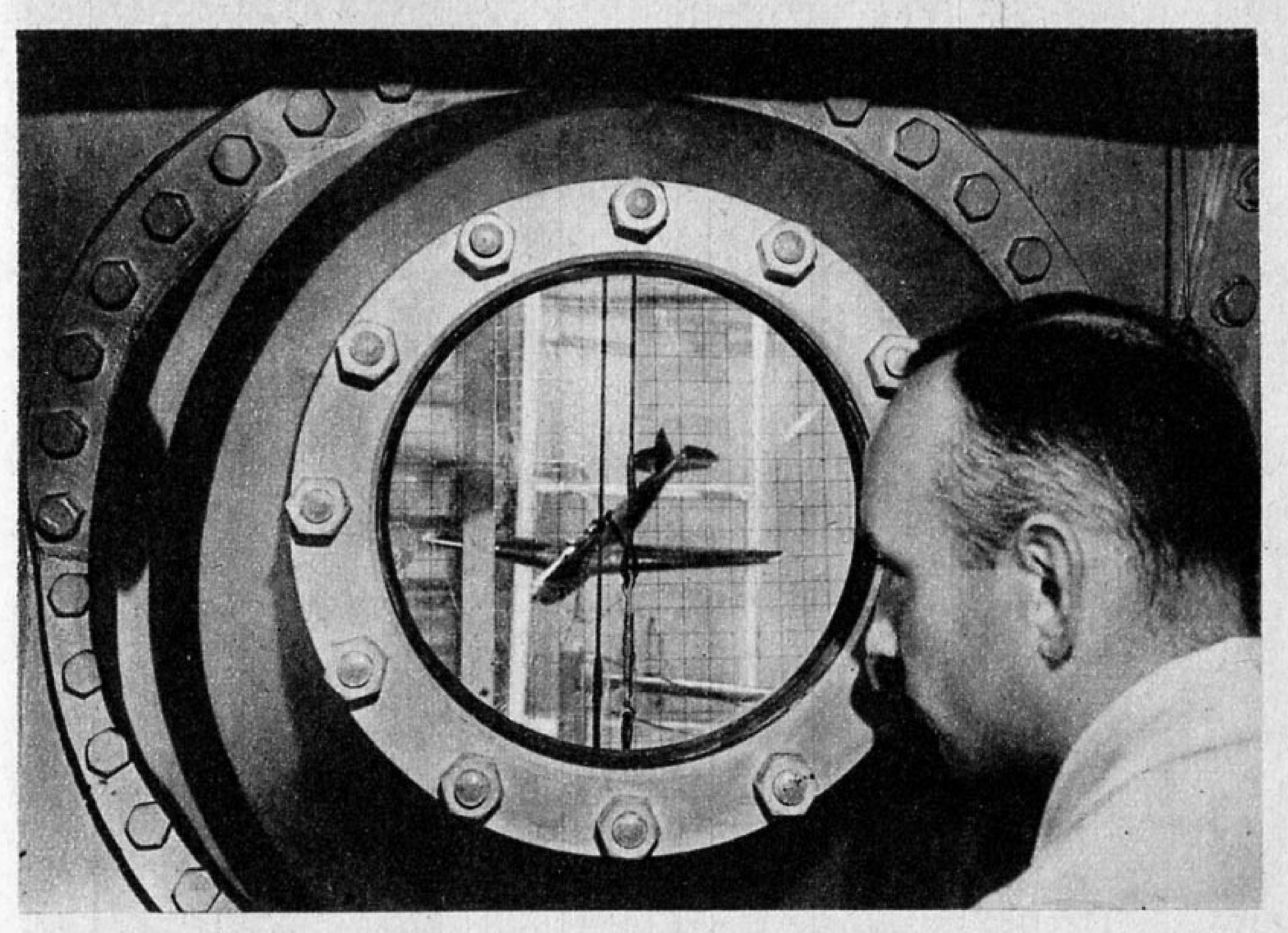
Die Entwicklung von Profilen, die im Schnellflug symmetrisch, im Langsamflug durch Ausfahren von Klappen wie gewölbte wirken, mag heute für jeden, der einmal ein modernes Flugzeug aus der Nähe betrachtet hat und der von dem Vorhandensein derartiger Klappen weiß, eine Selbstverständlichkeit sein.

Sie wurde jedoch nur durch unzählige Versuche und wissenschaftliche Arbeiten erreicht. Bei diesen Untersuchungen wurde weiter festgestellt, daß auch der Anwendung von Landeklappen — infolge des Abreißens der Strömung bei großem Anstellwinkel — Grenzen gesetzt sind. Dies ergab die weitere Forderung, das Abreißen der Strömung durch geeignete Vorrichtungen zu verhindern. Die Arbeiten in den Windkanälen zeigten auch hier eine Möglichkeit. Durch kleine Vorflügel an der Vorderkante des Profils wird eine düsenähnliche Wirkung erzielt, die ein längeres Anliegen der Strömung bei großen Anstellungen zur Folge hatte. Diese Vorflügel vergrößern aber den Widerstand des Flügels und damit des ganzen Flugzeuges. Um im Schnellflug diesen Widerstand zu verringern, wurden die Vorflügel so angeordnet, daß sie im Normalflug im Profil verschwinden und beim Langsamflug automatisch ausfahren.

Die Industrie griff, als sie mit normalen Mitteln eine Leistungssteigerung nicht mehr erzielen konnte, auf die Ergebnisse der Forschung zurück und erreichte durch sie die von der Luftwaffe geforderte Erhöhung der Höchst- und Steiggeschwindigkeiten. In diesem Zusammenhang ergibt sich noch eine weitere wichtige Frage: Wie schnell kann ein Fortschritt der Forschung von der Industrie ausgenutzt und der Luftwaffe zugute kommen? Der Vorteil einer Luftwaffe mit technisch überlegenem Fluggerät bei gleicher Qualität des fliegerischen Personals ist einleuchtend. In Erkenntnis der Bedeutung eines technischen Vorsprungs hat man beim Aufbau der neuen Luftwaffe die Möglichkeit, daß wichtige For-

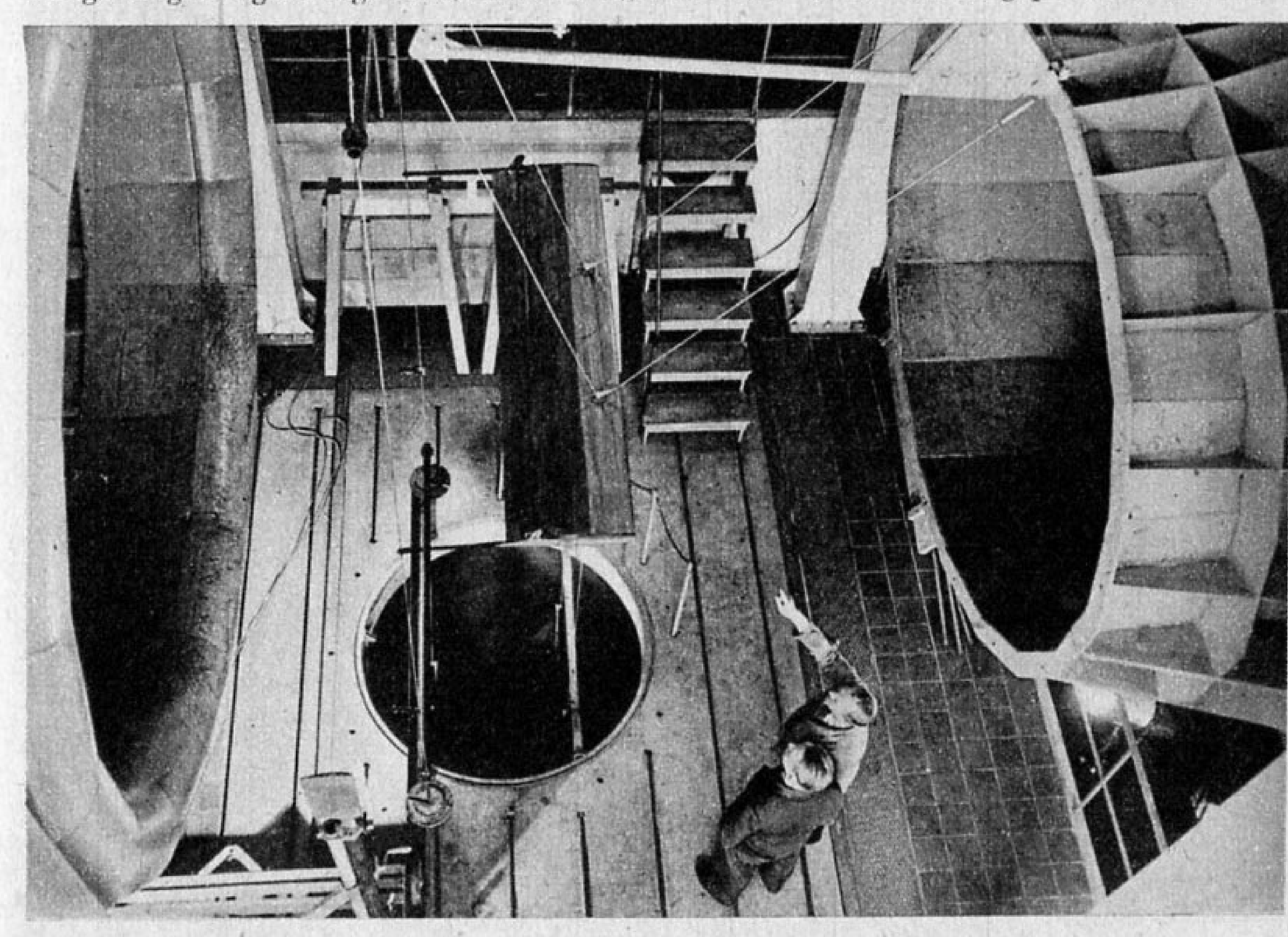


Ein Schweißer im Flugzeugmotorenbau bei der DVL mit seiner Ausrüstung



Blick durch die Beobachtungsscheibe des Trudelwindkanals, in dem Flugzeugmodelle auf ihr Verhalten beim Abtrudeln erforscht werden

Blick von der hohen Brücke eines Windkanals auf eine an der Sechskomponentenwaage aufgehängte Tragfläche, die auf ihr „Benehmen" im Luftstrom geprüft werden soll





Kräftemessung im Wasserschleppkanal. Die günstigste Form von Flugzeugschwimmern wird mit feinsten Meßinstrumenten für verschiedene Geschwindigkeiten an dieser Forschungsstätte festgestellt

Versuchsperson und Versuchsleiter in der Unterdruckkammer zur Beobachtung des menschlichen Organismus auf sein Verhalten in großen Höhen



schungsergebnisse nur dem Vorteil eines einzigen Werkes dienen, restlos ausgeschaltet. Die gesamte Luftfahrttechnik wird vom Generalluftzeugmeister und Chef des technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium, Generalleutnant Udet, gesteuert. Nur durch die zentrale Führung ist es möglich, einen technischen Vorsprung, den die Forschung erarbeitet, schlagartig bei der Herstellung neuen Luftfahrtgeräts in der Industrie anzuwenden und damit auch der Front eine große Überlegenheit zu verschaffen. Wenn auch die Arbeiten der heutigen Forschung am fertigen Flugzeug nicht immer äußerlich zu erkennen sind, so soll doch hervorgehoben werden, daß der hohe Stand unserer Bomben- und Jagdflugzeuge ohne Vor- und Mitarbeit der Luftfahrtforschung nie erreicht worden wäre.

Wie die Entwicklung und Herstellung, so ist auch die Forschung ein lebenswichtiges Glied der Luftfahrttechnik, deren Arbeit der Steigerung und Erhaltung unserer Luftmacht dient.

Der Luftfahrtingenieur

Der Luftfahrzeugbau ist das jüngste Kind der Technik. Außer skizzenhaften Konstruktionszeichnungen, Berechnungen und Ideen einiger großer Männer, die vor mehreren hundert Jahren die Erfüllung der Flugsehnsucht vorausahnten, war bis vor sechzig Jahren auf diesem Gebiet so gut wie nichts vorhanden. Gerade in dieser Zeit hatten bedeutende Wissenschaftler auf Grund ihrer Berechnungen die Behauptung aufgestellt, daß ein Fliegen mit Apparaten, die schwerer als Luft sind, nicht möglich ist. Trotzdem ließ der Wunschtraum einige Unentwegte nicht ruhen. Dem Ingenieur Otto Lilienthal gelang es als erstem, von einem Hügel mit einem Flugapparat zu starten und kurze Strecken im Gleitflug zurückzulegen. Angeregt durch diesen Erfolg, gingen viele vom Fluggedanken begeisterte Männer mit geringen Geldmitteln, aber mit leidenschaftlichem Eifer an die Arbeit. Mancher von ihnen hat — wie Otto Lilienthal — sein Leben für die Idee opfern müssen. Aber keines dieser Opfer ist umsonst gewesen. Die Flugwettbewerbe und Rekorde der Jahre 1908 bis 1913 hatten die Verwendungsmöglichkeit und Leistungsfähigkeit des Flugzeuges erwiesen. Die Bedeutung des Flugzeuges als Waffe wurde jedoch erst im Weltkrieg erkannt. Der Flugzeugbau nahm einen ungeahnten Aufschwung. Die Heldentaten der deutschen Flieger und die Leistungen der deutschen Flugzeuge sind in die Geschichte der Luftfahrt eingegangen. Durch das Diktat von Versailles wurde das gesamte Luftfahrtgerät Deutschlands zerschlagen. Die Hoffnung unserer Feinde, damit auch aus dem deutschen Volke die Idee der Fliegerei ausgerottet zu haben, erfüllte sich jedoch nicht. Viele, die sich der Fliegerei verschrieben hatten, fanden sich im motorlosen Flug wieder zusammen.

Vor dieser Zeit wurde der geringe Bedarf an Flugzeugen für die nach dem Weltkrieg wieder erlaubte Verkehrsluftfahrt von einigen kleinen Werken gedeckt. In der gesamten Technik spielte der Flugzeugbau eine nebensächliche Rolle.

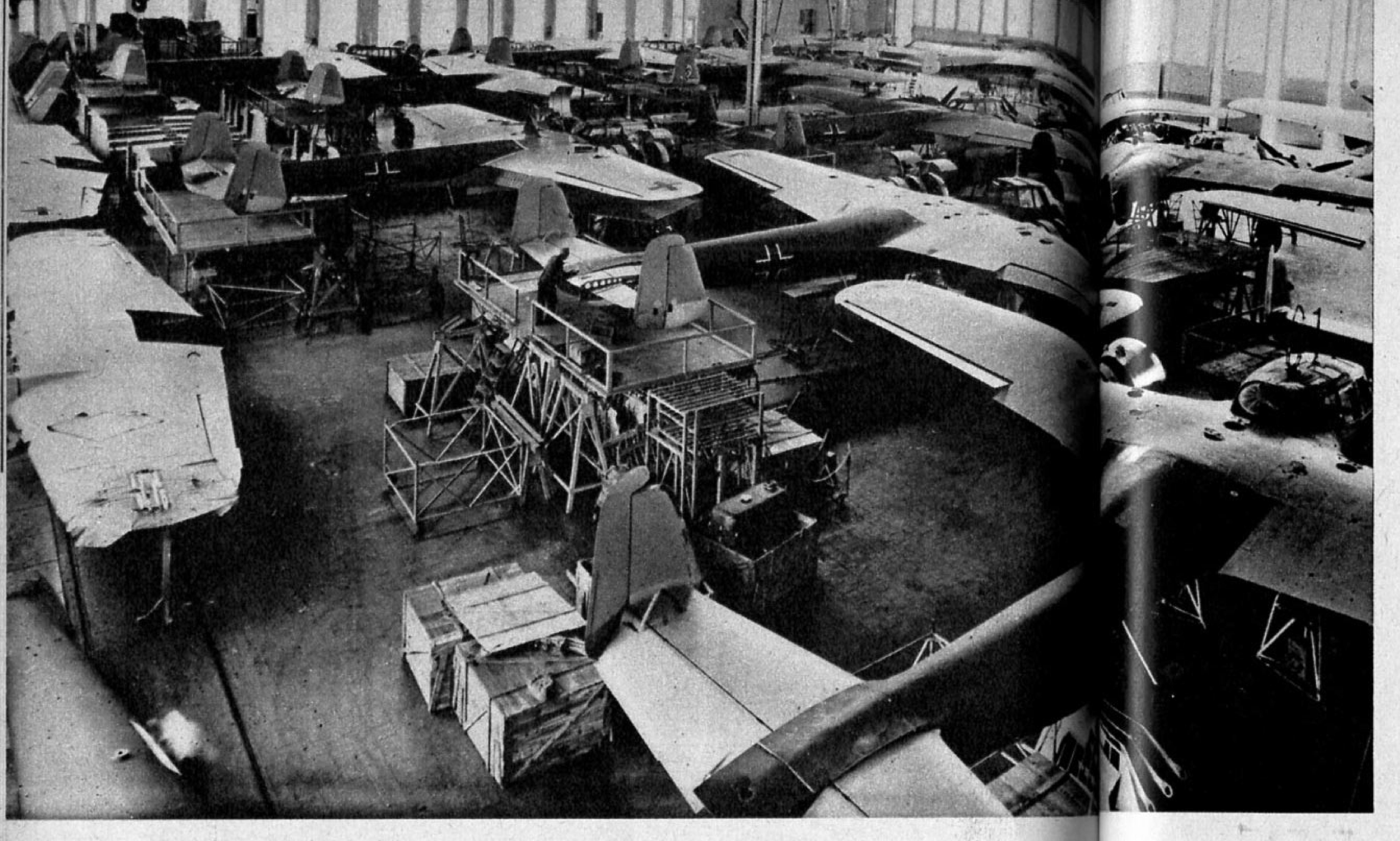
Der Aufbau der neuen Luftwaffe brachte auch einen ungeahnten Ausbau der Luftfahrttechnik. Der Bedarf an Ingenieuren wuchs sprungartig bei der Industrie, bei den Behörden und deren technischen Außenstellen. Auch die Luftfahrtlehrstühle und Abteilungen an den Hoch- und Fachschulen wurden erweitert.

Der Ausbildungsgang des Luftfahrtingenieurs wird heute in den meisten Fällen folgenden Weg nehmen: Der Junge, der sich zum Ingenieur berufen fühlt und für die Naturwissenschaft begabt ist, wird zunächst im Modellbau der Hitler-Jugend mit den Grundformen des Flugzeuges vertraut gemacht. Aus dem Spiel mit den Modellen wird verantwortungsvolle Arbeit, wenn er in den Segelfluggruppen des NS-Fliegerkorps seine Gleit- und Segelflugzeuge, denen er sein Leben anvertraut, selbst baut.

Nach Ablegung der mittleren Reifeprüfung auf einer Mittelschule oder der Reifeprüfung auf einer höheren Schule folgt die praktische Ausbildung, zunächst in Maschinenfabriken und Gießereien und später in Flugzeug- und Flugmotorenwerken. Hier lernt er die handwerklichen Fertigkeiten und wird mit dem Denken und Empfinden des Handarbeiters vertraut, dem er später einmal Führer sein soll. Nach dem Arbeits- und Militärdienst beginnt das Studium an einer Technischen Lehranstalt oder einer Technischen Hochschule. Aufbauend auf die Grundfächer Mathematik, Mechanik und Physik erhält der angehende Ingenieur zunächst eine Ausbildung im allgemeinen Maschinenbau. Nach $1\frac{1}{2}$ Studienjahren kommen die Fächer aus dem Luftfahrzeugbau hinzu. Zur Ergänzung des theoretischen Studiums ist an vielen Hochschulen und Lehranstalten Gelegenheit, sich in den flugtechnischen Fachgruppen und Arbeitsgemeinschaften praktisch zu betätigen. Diese Gruppen, die aus den früheren akademischen Fliegergruppen hervorgegangen sind, entwerfen und bauen Motor- und Segelflugzeuge, die von den Fachgruppenmitgliedern geflogen und erprobt werden.

Schon während des Luftfahrtstudiums werden die meisten Studierenden für bestimmte Aufgaben der Luftfahrttechnik ganz besondere Neigung zeigen. Nach Abschluß des Studiums mit der Ingenieur- bzw. Diplomingenieurprüfung erfolgt die Wahl eines der zahlreichen Spezialgebiete, die es an den verschiedensten Stellen und in vielen Abwandlungen gibt.
Der Aerodynamiker beginnt seine weitere Ausbildung als Assistent bei einem aerodynamischen Institut der Technischen Hochschulen oder der großen Forschungsanstalten der Luftfahrt. Hier hat er Gelegenheit, mit den Windkanälen zu arbeiten, die Methoden der Forschung näher kennen zu lernen und in die Strömungsprobleme tiefer einzudringen. Mit kleinen Aufgaben beginnend, wird er sich zunächst mit Messungen im Kanal befassen und nach zahllosen Versuchen ein sicheres Gefühl für die aerodynamischen Probleme erhalten. Mit der Erweiterung der Kenntnisse wachsen die Aufgaben bis zur vollen Selbständigkeit bei Berechnungen in der Forschung oder in den Entwurfsbüros der Entwicklungswerke.
Einen ähnlichen Ausbildungsgang durchläuft der Ingenieur, der sich wärmetechnische Probleme im Motorenbau gestellt hat. Er beginnt als Assistent in einem Motorenlaboratorium. Angefangen bei einfachen Versuchen, erfolgt auch hier unter ständiger Steigerung der Aufgaben eine Vertiefung der Kenntnisse in der Thermodynamik, die er später bei den Entwürfen neuer Motorenmuster und bei der Bearbeitung von Forschungsaufgaben verwerten kann.
Auch der Konstrukteur beginnt mit kleinen Aufgaben am Zeichenbrett. Die Detailkonstruktion verlangt eine Durcharbeitung der Zeichnung bis zum letzten Maß eines Niets. Erst durch Eindringen in die kleinste Einheit erwirbt er die Fähigkeit, die einzelnen Elemente untereinander zu gliedern und sie zum Ganzen zu formen. Aus dem Bauelement wird das Bauteil, aus dem Bauteil die Baugruppe und aus diesem das Baumuster.
Der Statiker hat die Aufgabe, die vom Konstrukteur entworfenen Bauteile auf ihre Festigkeit zu prüfen. Er beginnt mit der Nachrechnung eines Bauelementes, einer Schraube oder einer Nietverbindung und endet mit der Berechnung eines ganzen Flügels oder eines Flugzeugrumpfes. Eine genaue Erfassung der auftretenden Kräfte und der zulässigen Beanspruchungen ist hierfür Voraussetzung. Darüber hinaus macht der Festigkeitsingenieur dem Konstrukteur manche Änderungsvorschläge, um eine bessere Ableitung oder Verteilung der Kräfte zu erreichen.
Zu diesen beiden Ingenieurfachgruppen tritt ergänzend der Werkstoffingenieur. Er ermittelt die Festigkeits- und Beanspruchungswerte der einzelnen Werkstoffe. Durch viele Versuche wird er in mühsamer Laboratoriumsarbeit das Verhalten der Stoffe bei den verschiedensten Bedingungen erforschen. Durch neue Zusammensetzungen ist er bemüht, die vorhandenen Baustoffe zu verbessern und zu ergänzen. Dabei können beschädigte Bauteile von Flugzeugen und Motoren wertvolle Hinweise geben. Darüber hinaus erwachsen ihm aus der Forderung, die deutsche Industrie möglichst frei von ausländischen Rohstoffen zu machen, große Aufgaben, deren Bedeutung heute auch dem Ausland klar wird.
Schon während der praktischen Tätigkeit in den Werkstätten und Fabriken werden sich die späteren Betriebsingenieure vielfach für diese Richtung entscheiden. Sie beschäftigen sich nicht nur mit der handwerklichen Tätigkeit, sondern beispielsweise auch mit den Vorrichtungen, an denen sie arbeiten und werden ihre Betriebsleiter manchmal mit Verbesserungsvorschlägen überraschen. Diese Vorschläge sind vielleicht nicht immer Verbesserungen, deren Durchführung sich lohnt. Sie zeugen jedoch von dem Drang des zukünftigen Betriebsingenieurs, die Arbeitsvorgänge zu erfassen und sich mit ihnen auseinanderzusetzen. Als Betriebsassistent lernt der junge Ingenieur die Begriffe Arbeitsvorbereitung, Terminverfolgung und Nachkalkulation kennen. Er bekommt ein Gefühl für die Leistungsfähigkeit seiner Werkzeugmaschinen, seiner Pressen und Stanzen und vor allem seiner Arbeitskräfte.
Eine weitere wichtige Aufgabe des Betriebsingenieurs ist die Überwachung der Arbeitsgüte. Der Konstrukteur ist bestrebt, mit einem möglichst geringen Gewichtaufwand seine Bauteile so durchzubilden, daß sie den Beanspruchungen mit dem im Flugzeugbau geforderten Sicherheiten gewachsen sind. In dieser Rechnung muß jedoch die größtmögliche Qualität in der Ausführung vorausgesetzt werden. In der Aufgabe, die Güte der Arbeit zu überwachen, liegt die große Verantwortung, die der Betriebsingenieur als Angestellter der Luftfahrtfirmen oder der Bauaufsicht des Reichsluftfahrtministeriums trägt.

Für die meisten flugbegeisterten jungen Menschen wird der Ingenieurflieger wohl die erstrebenswerteste Richtung des Luftfahrtingenieurs sein. Die meisten haben jedoch von seiner Tätigkeit eine gänzlich falsche Vorstellung. Der Ingenieurflieger ist nicht der Filmheld, den die Amerikaner dargestellt haben, der mit Mannesmut und einer großen Portion Leichtsinn oder Alkohol seine gewagten Flüge durchführt. Hohe fliegerische Fähigkeiten sind allerdings die Grundlagen des Ingenieurfliegers. Dazu gehört aber ein solides Wissen der Strömungs-, Stabilitäts- und Festigkeitslehre, das den Flieger bestimmte Ereignisse und Erscheinungen während seiner Erprobungsflüge nicht nur wahrnehmen läßt, sondern ihn auch in die Lage setzt, den an der Entwicklung des neuen Musters beteiligten Ingenieuren Änderungs- und Verbesserungsvorschläge zu machen. Die Vorbereitung und Auswertung der vielen für die systematische Erprobung eines Musters notwendigen Flüge fordern von den Ingenieurfliegern genau soviel Sorgfalt und Genauigkeit wie von jedem Ingenieur in der Planung oder Konstruktion.
In dieser Übersicht konnte nur ein Teil der Luftfahrtingenieure erwähnt werden. Darüber hinaus gibt es viele Tätigkeiten, bei denen keine genaue Grenze des Arbeitsgebietes gezogen werden kann. Diese Ingenieure in den Werken oder in der Verwaltung oder an anderen Stellen in der Luftfahrt sind jedoch genau so wichtig, weil auch sie ein Rad im Getriebe der gesamten Luftfahrttechnik bilden.
Bisher ist nur die Frage der Tätigkeitsgebiete geschildert worden. Für den jungen Ingenieur und für alle, die sich dazu berufen fühlen, werden noch die Einsatzmöglichkeiten von Interesse sein. Sie sind ebenso vielgestaltig wie die Arbeitsgebiete. In der Forschung ist bei den Forschungsanstalten, bei den Hochschulinstituten und bei der Industrie ein großes Betätigungsfeld. In der Entwicklung ergeben sich bei den Flugzeug- und Motorenwerken vor allem Aufgaben für den Aerodynamiker, den Konstrukteur und den Festigkeitsingenieur. Ein gutes Zusammenarbeiten dieser Gruppen läßt die Arbeiten reifen, die dem Betriebsingenieur in der Serienherstellung die Aufgabe der besten, billigsten und schnellsten Erzeugung der Flugzeuge und Motoren stellt. Beim Flugzeugeinsatz, also bei der Luftwaffe, trägt der Truppeningenieur die Verantwortung für das fertige Gerät. Die technisch vollkommensten Flugzeuge und Waffen können nur dann der Luftwaffe die Überlegenheit sichern, wenn sie bei allen noch so schwierigen Umständen und bei jeder Witterung einsatzfähig sind. An der Erfüllung dieser Forderung hat das gesamte technische Personal den größten Anteil.
Ebenso sind diese Aufgaben bei den Erprobungsstellen der Luftwaffe, bei den Versuchsstellen der Industrie und der Forschungsanstalten zu erfüllen. Auch dieser Einsatz verfolgt nur einen Zweck, der Luftfahrttechnik Förderer und Wegbereiter zu sein.
So ist der Luftfahrtingenieur, ganz gleich an welcher Stelle er steht, einer der vielen Schaffenden, deren Aufgabe die Herstellung und Erhaltung der besten Flugzeuge für die Luftwaffe und den Luftverkehr ist.
Ob Konstrukteur, ob Truppeningenieur, ob Forscher oder Betriebsingenieur, alle sind beherrscht von dem gleichen Gedanken, mitzuhelfen an der Steigerung der Schlagkraft der deutschen Luftwaffe zum Nutzen und Segen des Großdeutschen Reiches.



Waffenschmieden unserer Luftmacht

„Würden sich die Völker miteinander vertragen und friedlich nebeneinander herleben, so wäre kein Staat gezwungen, so ungeheure Gelder für eine doch dann ganz sinnlose Rüstung auszugeben!"

Es wäre ein vergebliches Unterfangen, sich darüber den Kopf zu zerbrechen, ob das Wort Moltkes von dem ewigen Frieden, der ein Traum sei und nicht einmal ein schöner, richtig ist oder nicht. Aber es wäre auch falsch, die Mittel, die der Staat „zwangsweise" für seine Rüstung aufwendet, als für den friedlichen Aufbau verloren anzusehen. So wie man in Deutschland allenthalben dem Begriff „Soldat" und seiner Notwendigkeit für die charakterliche und körperliche Erziehung des jungen Menschen volles Verständnis entgegenbringt, muß man es auch der Rüstungsindustrie gegenüber tun.

Gewiß — das wird niemand bestreiten — dienen die Waffenschmieden einzig und allein der Landesverteidigung. Diese Tatsache schließt jedoch nicht aus, daß sie in Erfüllung dieser Aufgabe wertvolle, der Gesamtheit des völkischen Daseins zugute kommende Arbeit leisten. Nicht nur, daß sie als umfangreicher Wirtschafts- und Industriefaktor einen wesentlichen Bestandteil des Staates schlechthin darstellen und allein schon dadurch das Rückgrat für das

Dicht an dicht stehen die Kriegsflugzeuge in einer der großen Waffenschmieden unserer Luftmacht. Nur noch einige kleine Montagearbeiten — und die Maschinen sind fertig zur Erprobung

gesamte der Zivilisation und Kultur dienende Schaffen bilden, ist es eine erwiesene Tatsache, daß die in ihren Laboratorien und Fabrikationsstätten gesammelten Erkenntnisse und Erfahrungen auch auf die übrigen Industriezweige befruchtend einwirken und forschungs- wie fertigungstechnisch die Produktionskraft des Landes maßgeblich beeinflussen. Besonders augenscheinlich ist dies auf dem Gebiet der Luftfahrt.

Wir Deutschen, wir haben es ja am eigenen Leibe zu spüren bekommen, was es heißt, eine zivile Luftfahrtindustrie leistungsfähig und fortschrittlich zu erhalten, ohne auf eine Fliegertruppe zurückgreifen zu können. Vierzehn Jahre lang ist der deutsche Staat als Auftraggeber nicht in Erscheinung getreten, er bedurfte keines Fluggerätes für seine Landesverteidigung — er „benötigte" keine Waffenschmiede für die Luftfahrt! Zog die Produktion der Zivilflugzeuge einen Vorteil hieraus?

Jedes technische Schaffen bedeutet Fortschritt und wird ausschließlich nach seinem Vorsprung im internationalen Konkurrenzstreit beurteilt, das steht nun einmal unumstößlich fest und kann von keinem Menschen auf der Welt geändert werden! Fortschritt aber kostet Geld, und zwar viel Geld. Und Geld kommt wiederum nur durch Einnahmen in die Kasse — mit anderen Worten durch Verkauf. Findet sich für die Industrie kein größerer Auftraggeber — kann sie nicht durch intensive Produktion einen ausreichenden Umsatz erzielen, so kann sie auch keine Forschung, durch die allein Fortschritt erreicht werden kann, betreiben und wird auf dem Weltmarkt bald verschwinden. Der Staat, der ja nicht Hunderte oder Tausende von Zivilflugzeugen kaufen kann — was sollte er mit ihnen anfangen! —, ist als Abnehmer bereits ausgefallen, das Ausland kommt nun auch nicht mehr in Betracht, und die wenigen privaten Auftraggeber im eigenen Land müssen allein Träger des Umsatzes sein. Was das für eine Nation wie Deutschland, das seit jeher einer der führendsten technischen Erzeuger der Welt gewesen ist, bedeutet, liegt auf der Hand. Wie „schön" also, wenn „der Staat keine Gelder für seine Rüstungsindustrie auszugeben braucht" — wie „schön" kann er sie jetzt zur Unterstützung der Millionen Arbeitslosen anwenden!

Ohne Zweifel ist es das große Verdienst einiger weniger deutscher Flugzeugbauer, die in selbstloser Aufopferung unbeirrbar an der von ihnen geliebten Fliegerei festhielten und fest an eine Wiedererstehung der deutschen Fliegertruppe glaubten, daß sich in den

Auf jede kleine Niete kommt es an! Arbeiten am Rumpfende eines Großflugzeugs

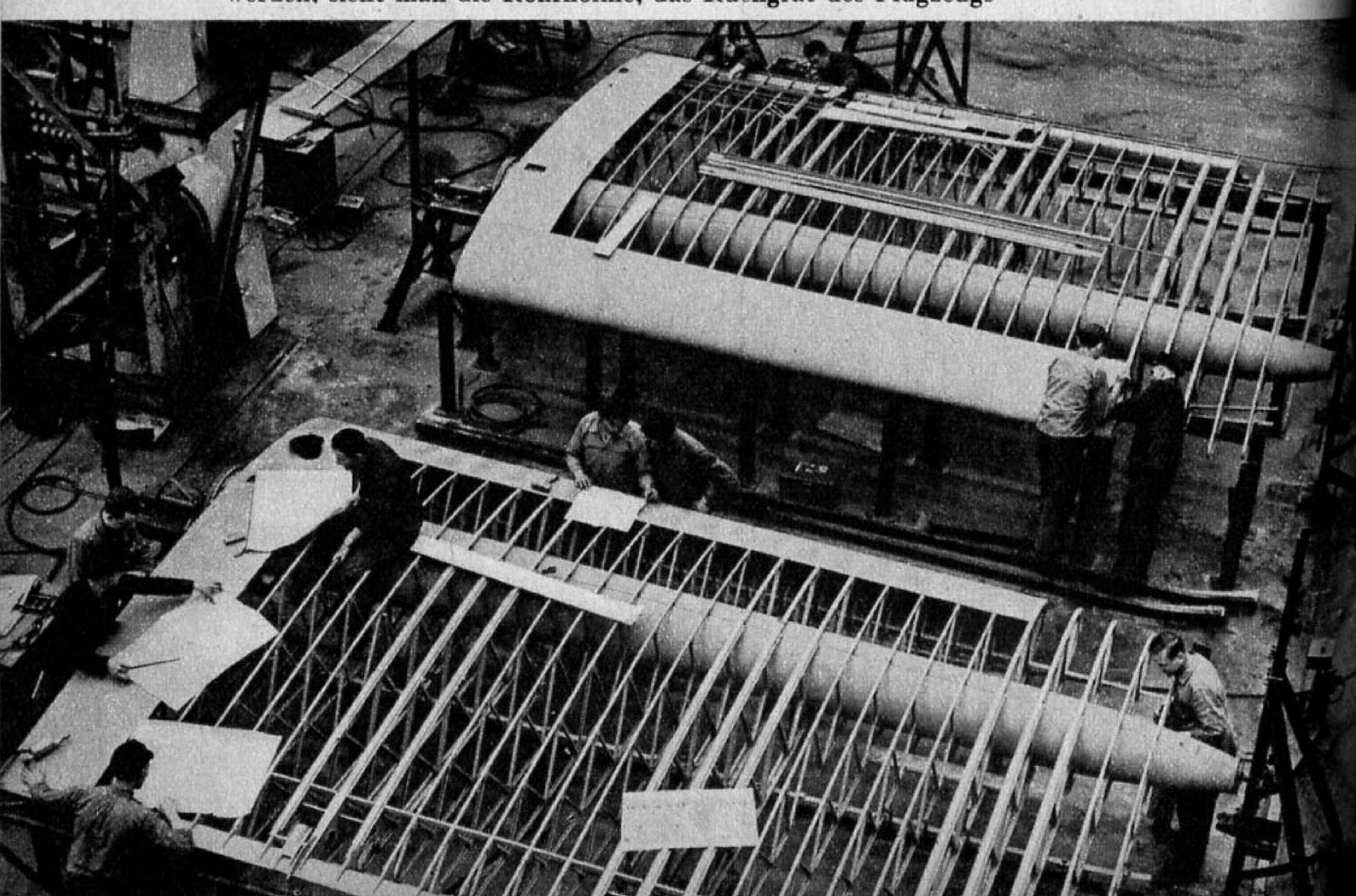


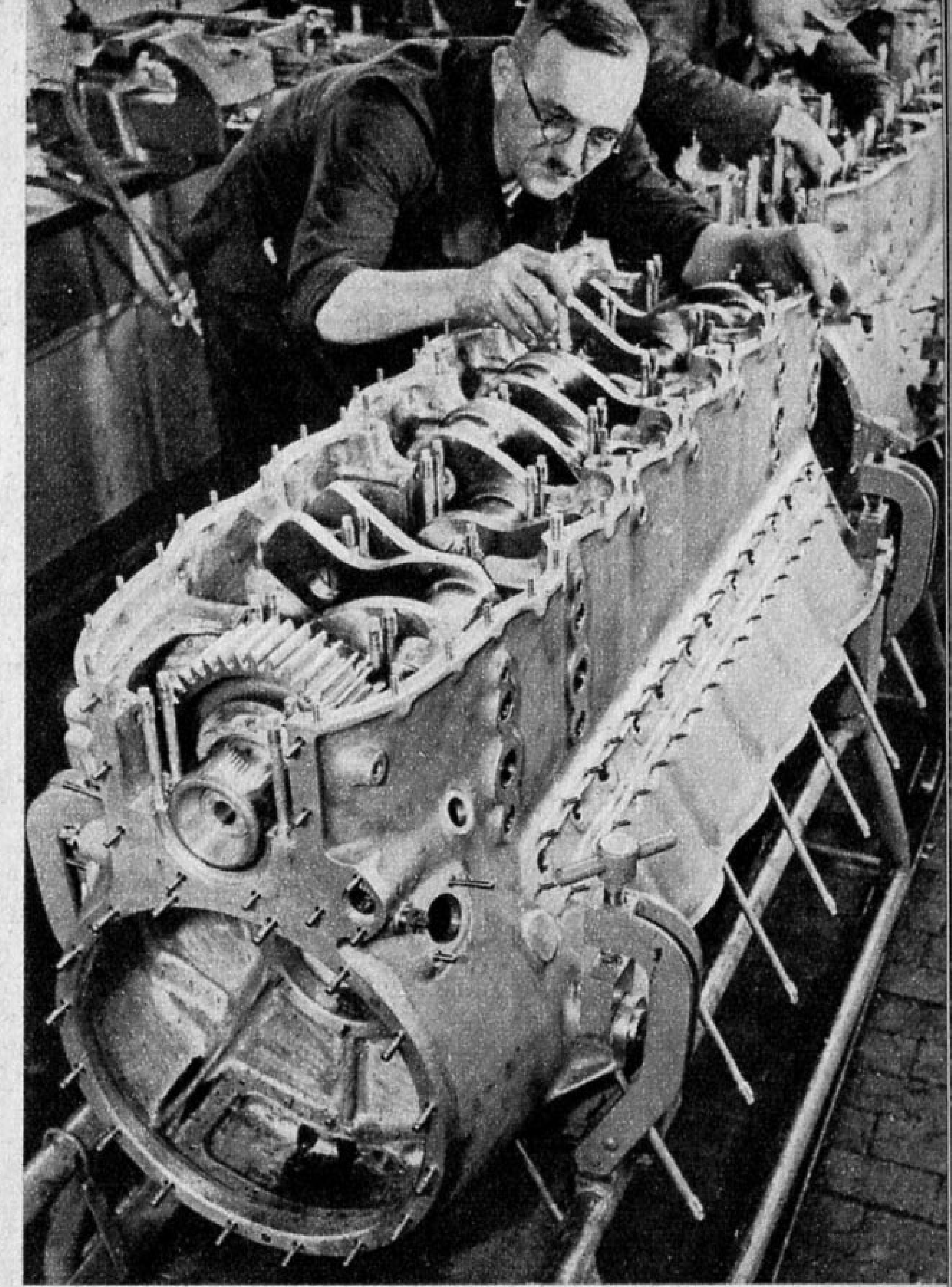
vierzehn Jahren nach Beendigung des Weltkrieges die deutsche Luftfahrtindustrie überhaupt noch über Wasser halten konnte, ja hier und da sogar einmal einen Erfolg vor aller Welt erringen konnte. Auf die Dauer aber mußten auch ihre Kräfte versagen, zumal sich allmählich die anderen Staaten von den Nachwehen des gewaltigen Völkerringens erholten, sich wieder stärker mit der Entwicklung der Zivilluftfahrt beschäftigten und dem deutschen Flugzeugexport bald auch die letzten wenigen Absatzmärkte abschnürten. Als eins der zahllosen Beispiele sei hier nur erwähnt, daß wir, als in den Jahren um 1930 die ersten brauchbaren Schnellverkehrsflugzeuge aus Amerika, England, Holland u. a. m. auf dem Markt erschienen, nicht ein einziges Muster dieser Art aufweisen konnten. Gewiß hatte Deutschland bisher, und auch zu diesem Zeitpunkt noch, die sichersten Flugzeuge aufzuweisen, aber die Zeit ging weiter: „Schnelligkeit“ lautete jetzt die Parole! Die deutsche Luftfahrtindustrie konnte nicht folgen, sie war mit ihren spärlichen Mitteln nicht in der Lage, derartig neue Muster zu entwickeln. So war — um ein Merkmal herauszugreifen — das einziehbare Fahrgestell im Ausland selbstverständliche Voraussetzung für jedes moderne Verkehrsflugzeug, in Deutschland indessen ein Fremdwort und lediglich auf Konstruktionsplänen zu sehen. Es war an den Fingern abzuzählen, wie lange die deutsche Luftfahrtindustrie, in deren alles andere als gewaltigen Werken die Arbeitslosigkeit in drohenden Ausmaßen zunahm, überhaupt noch am Leben bleiben konnte.

Die ersten Produktionsstätten hatten bereits ihre Pforten geschlossen oder bauten Motorboote, Möbel, Öfen und dgl., viele andere standen dicht vor ihrer Auflösung, als in letzter Minute mit dem ersten Reichsluftfahrtminister des Dritten Reiches der Mann die Geschicke der deutschen Luftfahrt in seine Hände nahm, dem das Wort „unmöglich“ in seinem Sprachschatz fehlt. Mit unfaßbarer Schnelligkeit und harter Energie hat Hermann Göring auch mit diesem Chaos aufgeräumt. Überall in den deutschen Gauen entstanden neue gewaltige Werke, mit deutscher Gründlichkeit wurde alles bis ins kleinste durchorganisiert, bis schließlich auf die so oft ungläubig gestellte Frage „Wozu das alles?“ im März 1935 die Antwort gegeben wurde: die Luftwaffe ersteht als dritter Wehrmachtteil!

Seither wird in den zahlreichen Luftschmieden unaufhörlich gearbeitet. Flugzeug auf Flugzeug verläßt am laufenden Band die Produktionsstätten, Jagdflugzeuge, Aufklärer, Kampf-, Sturzkampfflugzeuge, Zerstörer, Motoren von 500, 600, 1000, 1200 Pferdestärken, Maschinengewehre, Munition, Bomben, Funkeinrichtungen, Instrumente und vieles andere. Die Musik der Arbeit ertönt wieder in den Werken der deutschen Luftfahrtindustrie, in ihren Heimen sitzen die Millionen Arbeiter froh und zufrieden nach Feierabend bei ihrer Familie, die Stempelkarte ist ihnen schon längst ein unbekannter Begriff geworden. Auf den Flugzeugen, die sie mit ihrer Hände Arbeit erbauten, fliegt eine freie, stolze Jugend und stählt Geist und Körper im friedlichen Kampf mit den Elementen der Luft — eine neue Generation! Ja, „brauchte doch der Staat hierfür nicht seine Gelder auszugeben!?“

So wachsen die Flügel. An beiden Tragflächen, die an Hand der Zeichnungen montiert werden, sieht man die Rohrholme, das Rückgrat des Flugzeugs





Serienherstellung von Flugzeugmotoren. Beim Einbau der Kurbelwelle



Mit dem Niethammer bei der Fertigstellung des Rumpfes



Und sieh' an: Deutsche Sportflugzeuge siegen auf internationalen Wettbewerben, deutsche Verkehrsflugzeuge führen den ersten planmäßigen Atlantikdienst nach Amerika durch, fliegen erstmalig im Non-stop-Flug Berlin—New York und zurück, fliegen nach Tokio, Flugrekorde fallen in deutschen Besitz, Welt- und internationale Rekorde, deutsche Leichtflugzeuge führen die deutschen Hoheitszeichen auf ihren Fernflügen nach Afrika, Asien, Australien, Deutschland baut den ersten brauchbaren Hubschrauber der Welt, in aller Herren Ländern der Welt werden deutsche Flugzeuge verkauft — ein Zufall? — Nein, es ist die zwangsläufige Folge der durch die Schaffung der Luftwaffe bedingten neuen Ausrichtung der Luftfahrtindustrie — es ist die wiedererstandene Luftrüstung!



Blitzende Propellerhauben — Schönheit der Arbeit in einer unserer Luftwaffenschmieden. Die Ausschnitte der Naben müssen haargenau auf den Millimeter gebohrt sein, damit die Luftschrauben hineinpassen

Die deutsche Luftfahrttechnik hat die zu ihrem Bestand unerläßliche Voraussetzung erhalten: eine gewaltige Schmiede für die Luftwaffe. Unermüdlich sind deutsche Wissenschaftler, Forscher und Techniker an der Arbeit, um das Flugzeug in seinem Aufbau zu vervollkommnen — höher und höher wird die Geschwindigkeit, größer und größer die Leistungsfähigkeit und Sicherheit! Läßt sich da noch ein Trennungsstrich zwischen Militär und Zivil ziehen? Soll ich die zusätzliche Leistungssteigerung oder Sicherheit, die ich für ein Flugzeug der Luftwaffe ausgearbeitet habe, dem Sport- oder Verkehrsflugzeug vorenthalten? Soll ich die Möglichkeit, die Geschwindigkeit des Flugzeugs weiter zu erhöhen, für das Verkehrsflugzeug außer acht lassen, weil ich sie bei der Entwicklungsarbeit für ein Kampfflugzeug entdeckt habe? Soll ich Erfahrungen, die ich im Flugbetrieb bei der Waffe sammle, nicht der Verkehrsluftfahrt, dem Reiseflug oder Luftsport vermitteln? Nein, hier geht es um die Gesamtbelange der Luftfahrt — um den jahrtausendalten Kampf des Menschen: Beherrschung des Luftraumes! Der Forscher in seinem Laboratorium, der Techniker vor seinem Reißbrett, der Arbeiter am Schraubstock, sie sind die gleichen Menschen, haben das gleiche Ziel, einerlei ob sie an einem Flugzeug für den Waffendienst oder für den Verkehr arbeiten. Ihr Schaffen und ihre Erfahrung kommen beiden zugute. Daß es zusätzlich für jedes der beiden Zweckbestimmungen eng umrissene Spezialaufgaben gibt, die einander gar nicht oder nur wenig berühren, wie Bewaffnung für die Flugzeuge der Waffe, Bequemlichkeit der Reisenden für den Luftverkehr und manches andere, ist selbstverständlich und in der jeweils erforderlichen Verwendung begründet — für die hier angestellte Erörterung jedoch vollkommen unwesentlich. Erkenntnisreich ist allein die Feststellung, daß es kaum eine Frage gibt, die von vornherein ausschließlich auf eines der beiden Gebiete angewandt werden kann, ohne auch für das andere von Interesse zu sein.

Wenn es das Los der deutschen Luftfahrttechnik war, unter den stärksten Entbehrungen Jahre hindurch zu beweisen, daß friedliches Schaffen nicht von Erfolg gekrönt sein kann ohne das Dröhnen der Hämmer und ohne den Takt der Arbeit in den Schmieden der Luftrüstung, so hat sie um so mehr das Recht, diese Erkenntnis nun auch zu ihrem Nutzen unter Beweis zu stellen. Und das hat sie zur Genüge getan! Der Siegeszug der deutschen Luftfahrt ist angetreten, unaufhaltsam wird er seinen Weg im kulturgebundenen Schaffen aller Völker der Erde weitergehen. Denjenigen aber, die sich deutscher Arbeit und deutschem Tatendrang mit Mitteln der Gewalt in den Weg stellen, weil sie mit ihrer Hirne und Hände Schaffen im friedlichen Wettstreit unterliegen würden, wird eben diese deutsche Luftfahrt die gebührende Antwort erteilen!

Wie glänzende Standartenspitzen wirken diese Luftschrauben aus Metall, die auf einem Werkstand sauber in Reih' und Glied aufgestellt sind



Die Kamera – Auge der Kriegführung

Entwicklung des Luftbildwesens

Das militärische Flugwesen ist bedeutend jünger als das Luftbild. Die ersten Luftaufnahmen sind vom Freiballon aus gemacht worden, lange bevor es Flugzeuge gab. Dieser große Altersunterschied hinderte nicht, daß Bild und Waffe eine Verbindung eingingen, die ebenso glücklich wie unlösbar ist.

Wie die meisten Zweige der militärischen Luftfahrt in Deutschland, so hat auch das Luftbild vor fünf Jahren eine Wiederauferstehung erlebt, nachdem 1918/19 mit der ersten deutschen Luftwaffe auch das militärische Luftbildwesen vernichtet worden war. Mit der im März 1935 neuerrichteten Luftwaffe ist auch in Deutschland das Luftbild — wie in allen luftgerüsteten Ländern — ein nicht mehr wegzudenkender Teil der Aufklärungsfliegerei geworden, der es schon im Großen Kriege war.

Die Herren von Versailles und auch die Neutralen konnten die im Kriege so verheißungsvoll begonnene Entwicklung des Luftbildwesens weiterführen. Uns Deutschen war hierzu durch die Vernichtung unserer Luftwaffe zunächst jede Möglichkeit genommen. Aber ebenso wie wir im Segelflug und später in der Verkehrs- und Sportluftfahrt die Mittel fanden, fliegerische Überlieferung und Fortbildung wachzuhalten, so gab es auch für das Luftbild den Ausweg, es für zivile Zwecke zu verwerten und damit die Entwicklung von Methoden und Gerät fortzusetzen.

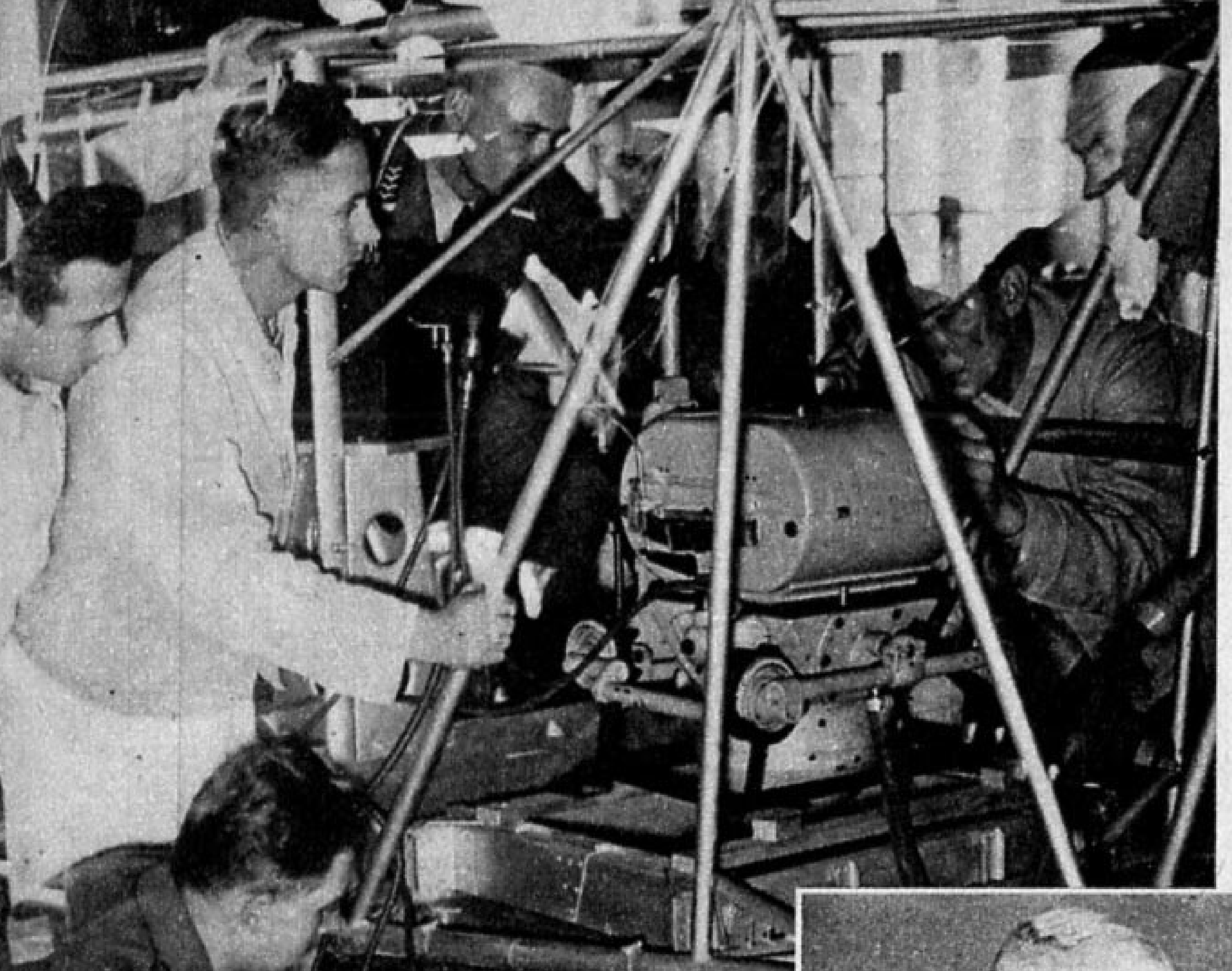
Und es war möglich. Luftverkehr und Privatflieger begannen, nachdem durch die teuer genug erkauften „Begriffsbestimmungen" von 1926 die drückendsten Fesseln gefallen waren, zu reinen Erwerbszwecken Luftbilder herzustellen. Und zwar meist mit dem alten bewährten Kriegsgerät, der FK 25, einer Handkammer von 25 cm Brennweite und 13/18 cm Plattengröße. Man machte in der Hauptsache Ansichtskarten und Schrägaufnahmen von Industriewerken, Kurorten und dergleichen, die für Werbezwecke Verwendung fanden.

Bald aber stellte sich in steigendem Maße der Bedarf an maßstabgerechten Senkrechtaufnahmen größerer Flächen heraus. Städte brauchten sie für ihre Generalbebauungspläne; land- und forstwirtschaftliche Planung, Umlegungen, Meliorationen, Flußregulierungen verlangten nach Luftbildplänen, da die vorhandenen Karten den gegenwärtigen Zustand nur unzureichend wiedergaben.

Aus diesen Anforderungen ergab sich die Notwendigkeit der Vervollkommnung der Aufnahmegeräte. Die alten Kriegskammern genügten nicht mehr. Es entstanden neue Meßkammern, an deren Konstruktion die Firmen Zeiß und „Photogrammetrie" hervorragenden Anteil haben, dazu Entzerrungs- und Ausmeßgeräte.



Luftbild von Liverpool, der großen Hafenstadt an der Westküste Englands, von der Kammer eines deutschen Fernaufklärers festgehalten. Die Hafenanlagen (1) dienen in erster Linie dem Güterumschlag für das Industriegebiet Mittelenglands. Eine Stauschleuse (2) schließt die Trockendocks und Schiffswerkstätten (3) ab. In einem Trockendock liegt gerade ein Frachtdampfer (3a). Vor dem umfangreichen Tanklager (4) löscht am Tankentladepier ein Tankdampfer seine Ladung (5). Zu den Hafenanlagen gehört auch ein riesiger Getreidesilo (7). Der deutsche Fernaufklärer ließ sich bei seiner Aufnahme nicht durch die Flakgeschütze stören, die in einer ortsfesten Stellung (6) eingebaut sind. Als besonderen Schutz verfügt Liverpool über Sperrballone, die aber in nur geringer und deshalb ungefährlicher Höhe standen. Man erkennt sie als winzige weiße Punkte (8)



In der Aufklärungs-Fliegerschule in Braunschweig — Theoretischer Unterricht an dem im Rumpfteil eingebauten Reihenbildgerät



Das Wunder der deutschen Optik, das die beispiellosen Leistungen unserer Aufklärer erst möglich gemacht hat, wird in allen Einzelheiten erklärt

Der Staat, an Dingen der Luftfahrt nicht allzusehr interessiert, mußte notgedrungen mitmachen. Es ist das große Verdienst des Ministerialrats Dr.-Ing. Ewald, das damalige Preußische Ministerium für Handel und Gewerbe zur Förderung des Luftbildwesens veranlaßt zu haben. Es führte zu weit, die nun einsetzende Entwicklung zu schildern. Aber wer in den Jahren nach 1927 Dr. Ewald in seinen Kellerräumen am Leipziger Platz in Berlin, in die man dieses abseitige Luftbildreferat abgedrängt hatte, besucht hat, der weiß, daß hier der Gedanke des Luftbildes durch die Systemjahre in eine bessere Zukunft hinübergerettet worden ist.

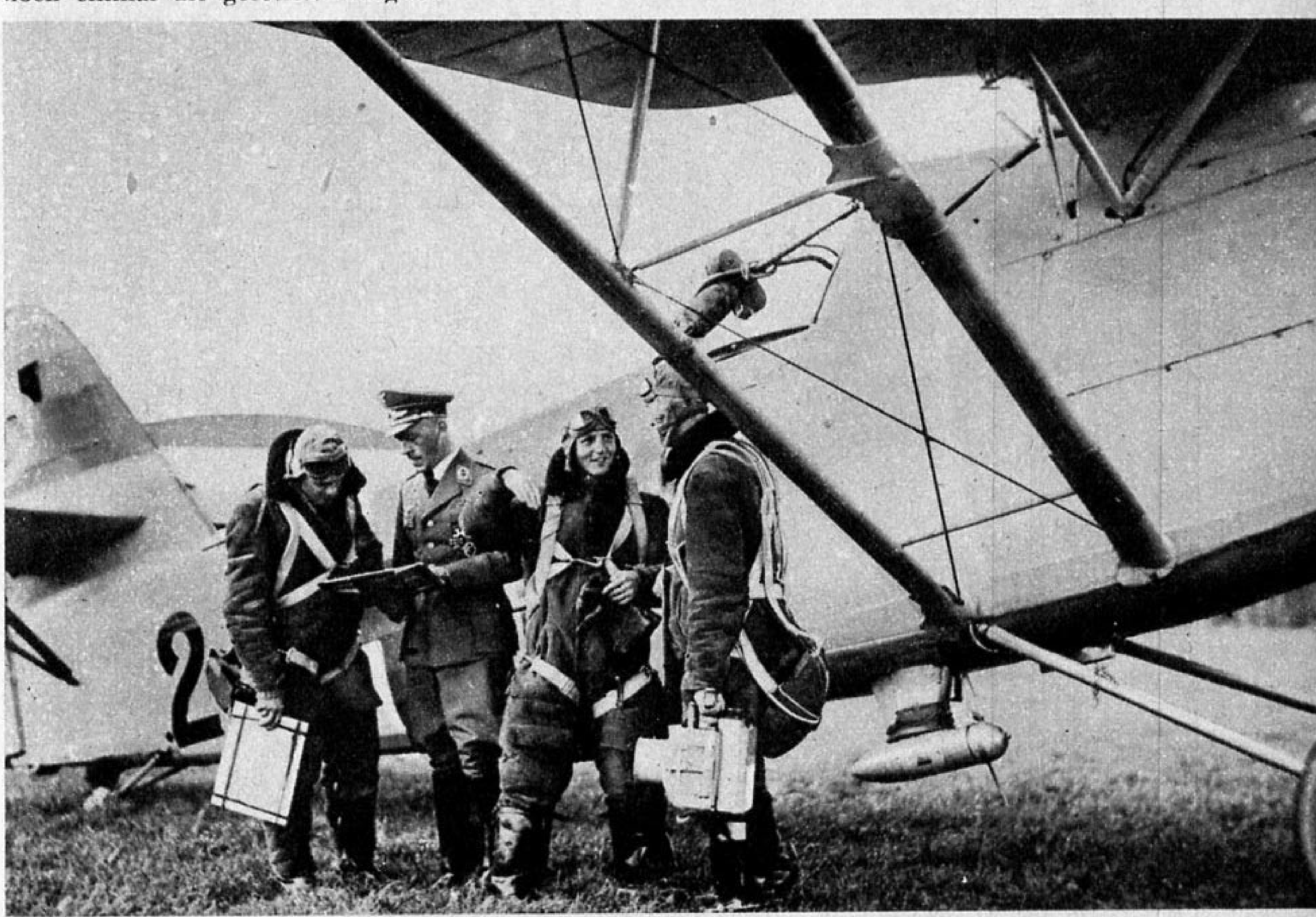
In den folgenden Jahren sind große Gebiete durch Luftbildmessung aufgenommen und wertvollste Erfahrungen gesammelt worden. Als 1935 die neue Luftwaffe erstand, konnten ihren Aufklärern die neuesten und modernsten Bildgeräte übergeben werden.

Schon im Weltkrieg hat sich das Luftbild frühzeitig als das Hilfsmittel erwiesen, ohne das eine planmäßige Luftaufklärung unmöglich ist. Die Augenerkundung mußte der Vielfalt

der Erscheinungen gegenüber, die an und hinter den Fronten des Stellungskrieges auf der Erde entstanden, versagen. Diese Lücke füllte die unbestechliche Luftaufnahme aus. Der Vergleich der jeweils neuesten Bilder mit älteren erlaubte, jede, auch die geringfügigste Änderung beim Feinde festzustellen. Den geschulten Auswertern — es gab wahre Meister ihres Faches — blieb nichts verborgen, was der Feind trieb. Jedes neue Stück Drahtverhau, jede Batterie, jedes MG-Nest, jede Befehlsstelle, jedes Grabenstück wurde erkannt und an die Truppe gemeldet.

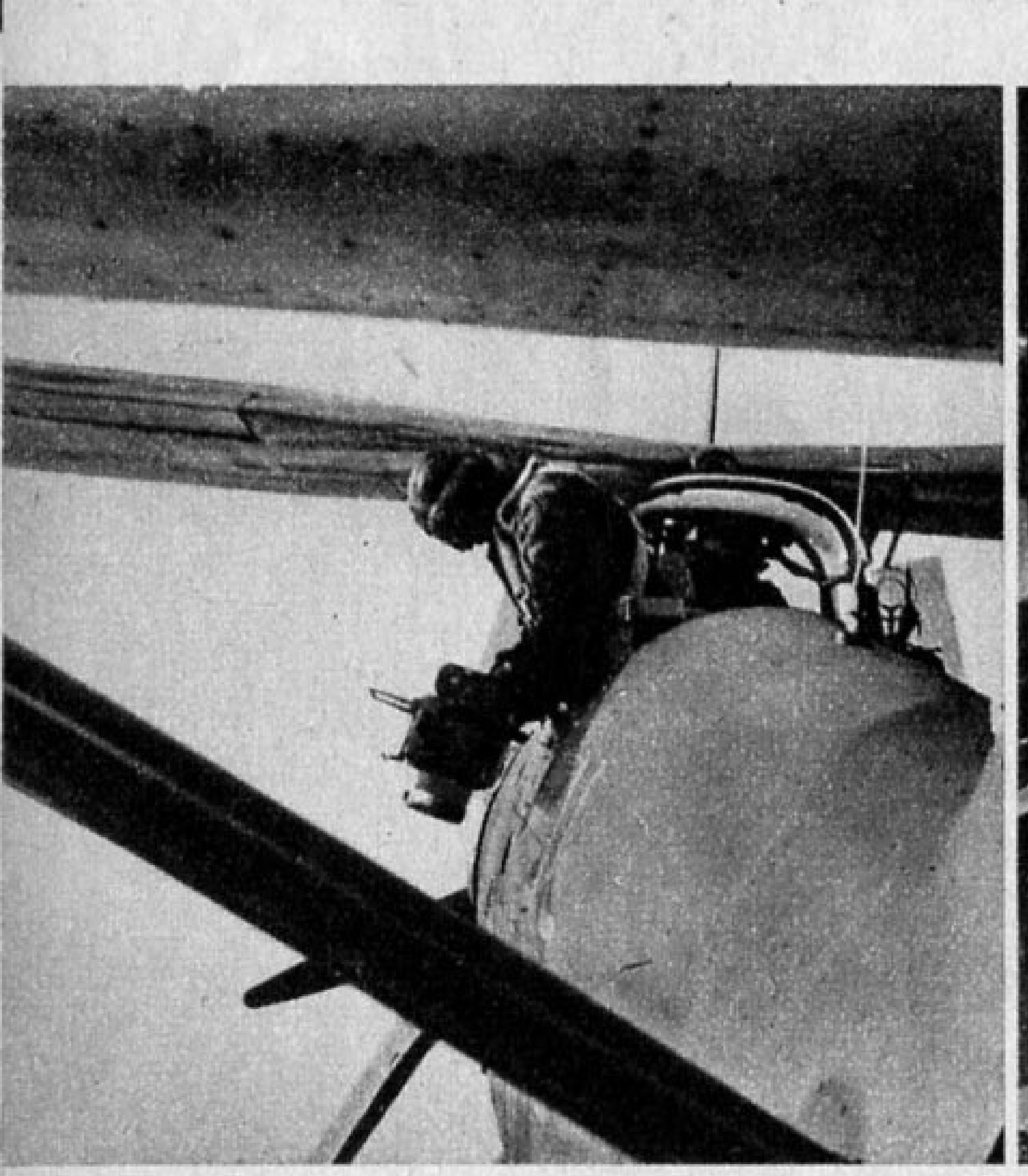
Das Wesen des Luftbildes hat sich gegenüber dem Großen Weltkrieg nicht geändert. Wohl sind die Geräte vervollkommnet, die Formate gewachsen, aber das Grundsätzliche ist gleich geblieben. Wo das Auge versagt oder auch zur Bestätigung der Augenerkundung wird die Luftbildaufklärung angesetzt. Auch die Aufnahme von Bombenwirkungsbildern, die der hinter dem Kampfverband fliegende Aufklärer macht, ist nicht neu. Nur nimmt sie heute, entsprechend dem gesteigerten Einsatz der Bombenwaffe, einen breiteren Raum ein als früher. Vor dem jetzigen Kriege war die Frage „Erkundung durch Auge oder durch Bild?" Gegenstand lebhafter Erörterungen in der Fachwelt. Der Krieg hat sie eindeutig beantwortet. Das Bild hat da einzusetzen, wo die Augenerkundung ihre natürliche Grenze findet, nämlich beim Fliegen in sehr großen Höhen. Damit liegt bereits fest, daß die Aufklärung sowohl für den operativen Luftkrieg wie die Fernaufklärung für das Heer sich im wesentlichen auf das Bild stützen. Das Auge ist nur insofern beteiligt, als es für die Bildkammer die Punkte entdeckt, an denen „etwas los ist". Denn alle Verkehrswege des befohlenen Aufklärungsraumes zu lichtbilden, verbietet sich allein schon durch den untragbaren Filmverbrauch. Erst wenn

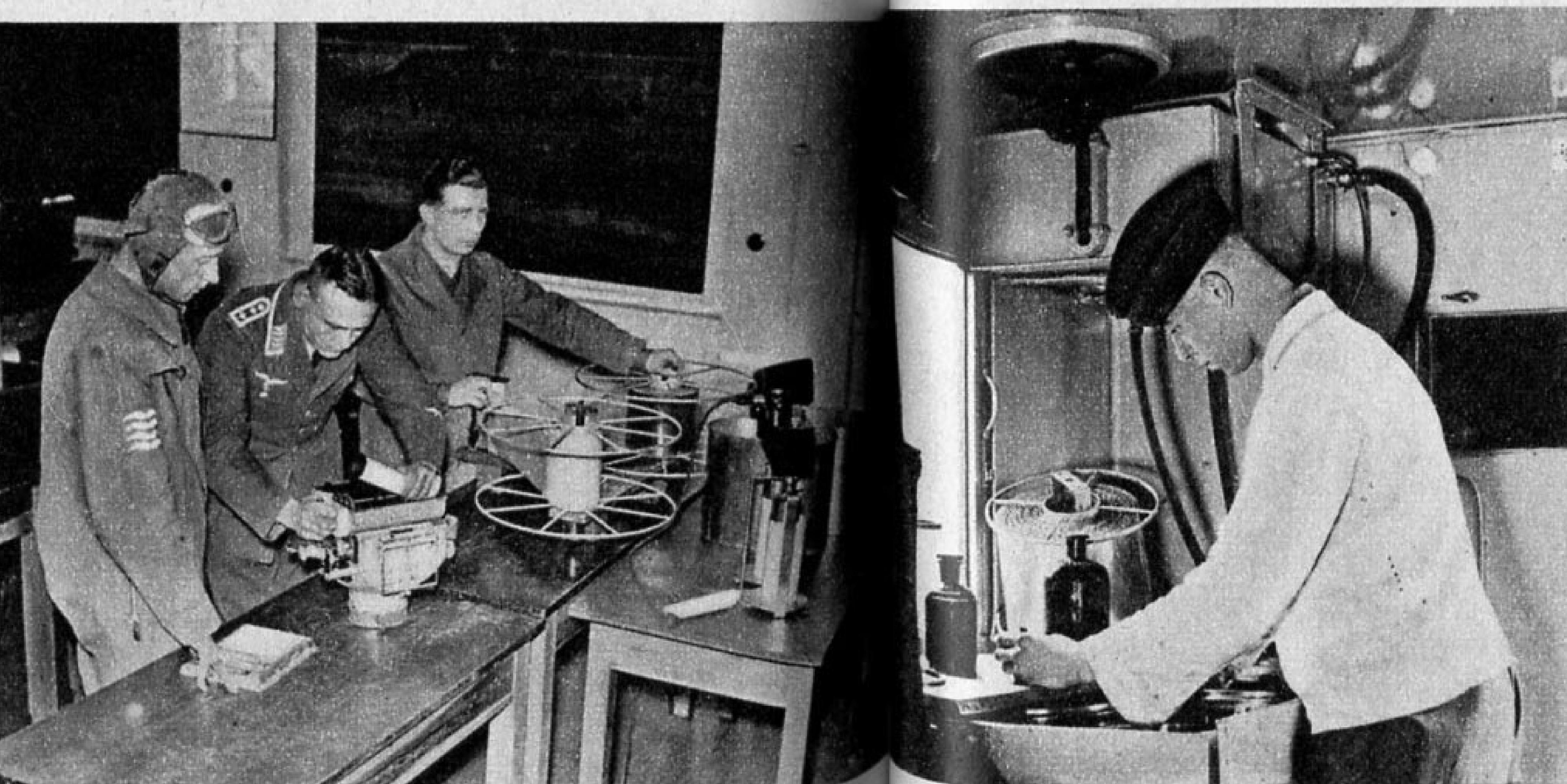
Vor dem Start. Der Staffelkapitän bespricht mit Flugzeugführern und Beobachtern noch einmal die gestellte Aufgabe



das Auge Bewegung oder sonst eine auffällige Erscheinung entdeckt, tritt die Filmkammer in Tätigkeit.
Aber auch die taktische und die Gefechtsluftaufklärung machen weitgehend vom Lichtbild Gebrauch, wenn auch das Auge in diesen Disziplinen die Hauptarbeit zu leisten hat und das Bild mehr zur Bestätigung und örtlichen Festlegung der erkannten Bewegungen und Erscheinungen dient.
Heute ist nach den bisherigen Kriegserfahrungen die Frage berechtigt, ob das neue Luftbild den Erwartungen entsprochen hat? Die Antwort lautet kurz und bündig: es hat sie weit übertroffen. Im Feldzug gegen Polen hat es sowohl der selbständigen Luftwaffe wie dem Heer unschätzbare Dienste geleistet. Begünstigt durch das schöne Sommerwetter haben die Luftaufklärer in wenigen Tagen vorbildliche Zielunterlagen für die Angriffe der Kampfverbände geschaffen, sie haben dem Heer die Beschaffenheit der zahlreichen Flußübergänge erkundet. Die Nahaufklärer haben der stürmenden Infanterie und den Panzerverbänden das zu nehmende Gelände im Luftbild geradezu auf den Tisch gelegt.
Von besonderem Interesse waren besonders in Polen die nach den Luftangriffen aufgenommenen Wirkungsbilder. Mit unerbittlicher Klarheit wiesen sie die restlose Zerstörung der Ziele auf, die unsere Kampfflieger unter Feuer genommen hatten.
Ein völlig neues Gebiet hat sich das Luftbild im Polenfeldzug erobert, das der Kriegsberichterstattung, die in diesem Feldzug erstmalig auf militärische Grundlage gestellt worden war. Alle Kriegsberichter waren Soldaten, und die Teilnahme der Bildberichter der Luftwaffe an zahlreichen Aufklärungs-, Kampf- und Sturzkampfflügen brachte eine überraschende Ausbeute an neuartigen Luftbildern. Überraschend auch deshalb, weil diese Bilder ausschließlich mit Kleinbildkammern im Kinofilmformat aufgenommen worden waren. Die Luftbilder der von polnischen Mordbrennern in Brand gesetzten deutschen Dörfer, der in Modlin einschlagenden Bomben, der Bahnzerstörungen und gesprengten Brücken, des Brandes der Festung Warschau sind durch die ganze deutsche und durch die Auslandspresse gegangen.

Daneben hat sich gezeigt, daß viele von den Kriegsbildberichtern gemachte Luftaufnahmen von der Truppe selbst in dieser Form gar nicht hätten hergestellt werden können, da die Besatzungen ja durch ihren Einsatz voll in Anspruch genommen waren. Mit die schönsten Luftbilder sind aus Sturzkampfflugzeugen entstanden, also bei einer Waffe, deren Angehörige normalerweise überhaupt nicht zu photographieren pflegen. Ganze Serien dieser Luftbilder werden heute zu Lehrzwecken verwendet.
Höchstleistungen auf dem Gebiet des militärischen Luftbildwesens, wie sie bisher unbekannt waren, erzielten unsere Fernaufklärer auf den Flügen nach England und Frankreich. Schon nach kurzer Kriegsdauer war in den beiden Feindländern alles durchleuchtet, was sie an militärischen Zielen aufzuweisen haben, und die bei jedem brauchbaren Wetter wiederholte Bildaufklärung sorgt dafür, daß dem Feind das für das Gelingen jeder kriegerischen Unternehmung so überaus wichtige Überraschungsmoment entrissen ist.
Sind für das Luftbild überhaupt noch Überraschungen zu erwarten? Wir haben uns daran gewöhnen müssen, daß es in der Fliegerei immer Überraschungen geben wird, und auch beim Luftbild werden wir sie noch erleben. Einige seien, soweit sie sich schon erkennbar abzeichnen, angedeutet.
Zunächst die Infrarotphotographie, die Aufnahmen aus extremen Entfernungen — und damit auch Höhen — durch den atmosphärischen Dunst erlaubt.
Das Bestreben, die Aufklärerbildmeldungen immer schneller ihrer Bestimmung zuzuführen, hat den Gedanken nahegelegt, das Entwickeln und Auswerten schon im Flugzeug, während des sonst meist ungenützten Rückfluges, zu besorgen.
Das letzte der schwebenden großen Probleme ist die Luftbildaufklärung bei Nacht. Sie ist darum von hervorragender Bedeutung, weil größere Truppenbewegungen fast nur noch im Schutze der Dunkelheit vor sich gehen.
Überraschungen? Sie werden kommen, wenn die Dinge, deren Entwicklung schon weit vorgetrieben ist, reif sein werden für den Gebrauch der Front.

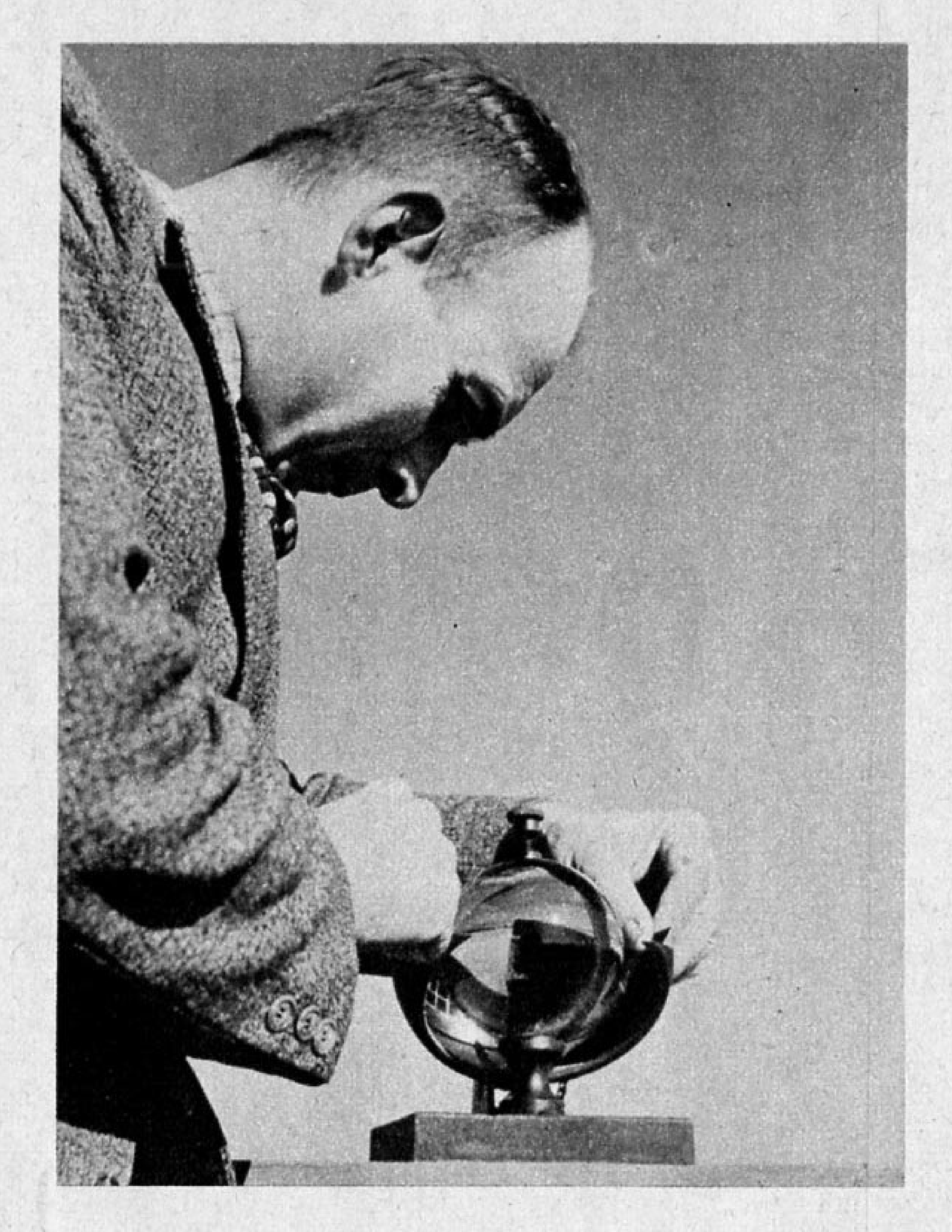






In der Reihenfolge von links nach rechts:

1. Aufnahme von Bord eines Nahaufklärers Hs 126 mit der Handkammer
2. Rückkehr des Beobachters und Ablieferung des mitgebrachten Aufnahmematerials bei der Bildstelle
3. Blick in die Dunkelkammer eines Bildwagens bei einer Aufnahmestaffel. Hier werden die Bilder in wenigen Minuten entwickelt, getrocknet und kopiert
4. Dann beginnt die Arbeit des Auswerters, dessen Aufgabe es ist, sämtliche Einzelheiten auf den Luftbildern festzustellen und seiner Truppe dienstbar zu machen

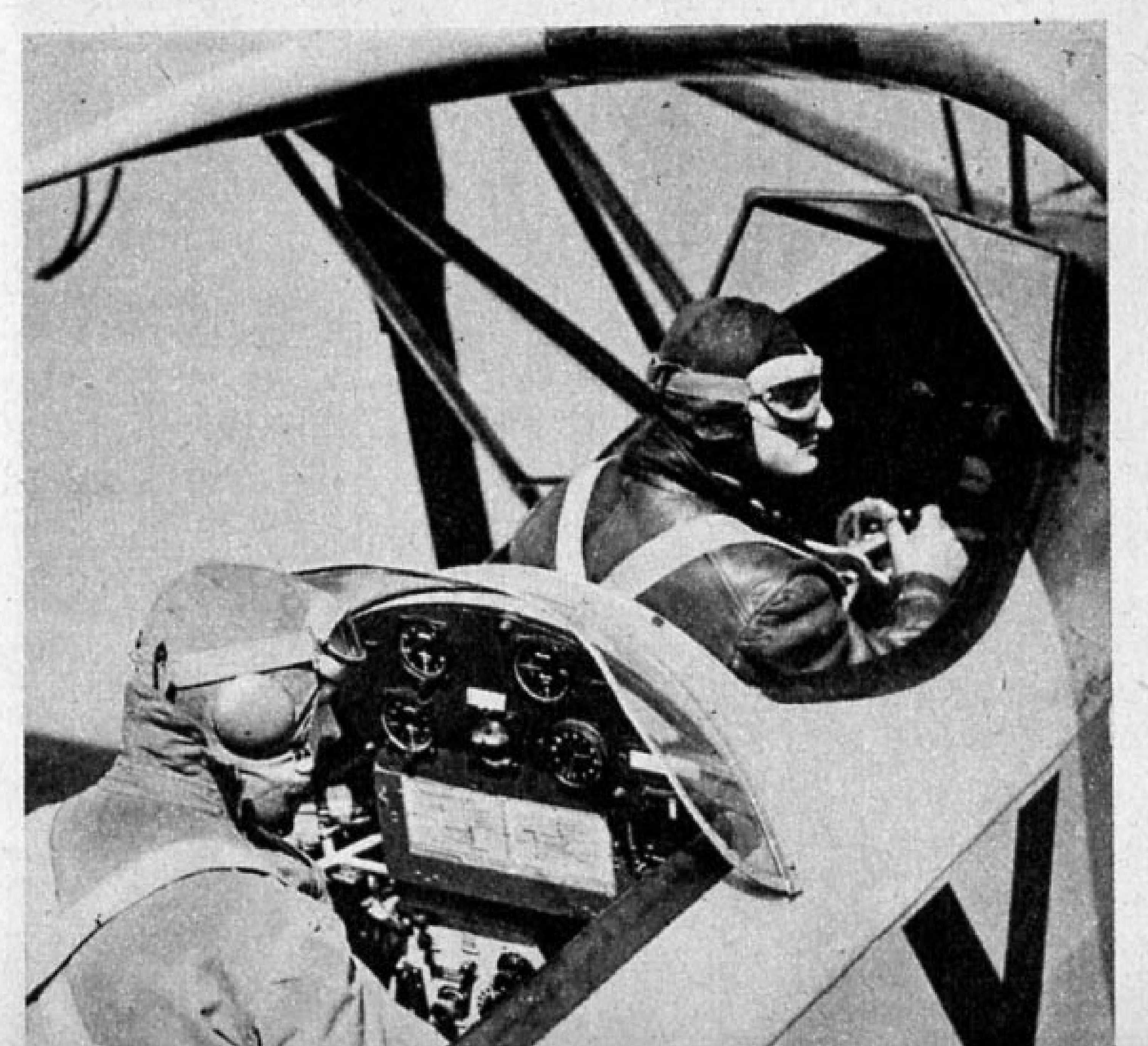


Kamerad Wetterfrosch

„Na, hat's hingehauen?"
„Aber haargenau, Wetterfrosch! Ich begreife es eigentlich nicht und muß immer wieder staunen, wie ihr Wettermacher das zuwege bringt: viele hundert Kilometer weit sitzt ihr weg vom Schuß, habt keine Ahnung, wie es bei den Englischmännern aussieht, dann drückt ihr uns beim Start eine komische Tabelle in die Hand, erklärt uns die geheimnisvollen Zeichen, die ihr tagtäglich und noch öfter auf eine ganz unschuldige Karte malt ... und wenn wir hinkommen — zu den Shetlands, nach dem Firth of Forth oder nach Scapa Flow, dann dürfen wir feststellen, daß die angegebene Wolkenhöhe stimmt, daß Windstärke und Richtung so sind, wie ihr es prophezeitet, und daß selbst die bösen Nebel euch aufs Wort parieren. Erst heute war es wieder so, daß der rote Felsen von Helgoland — wie auf Befehl — ganz in der Waschküche steckte. Erstaunlich, kaum zu begreifen!" Der Kommandant des eben vom Englandflug zurückgekehrten Fernaufklärers schüttelt den Kopf, drückt dem Wetterfrosch die Hand und lädt den Braven zu einem nördlichen Grog ein.
Sie beide hatten die Belohnung verdient: der Oberleutnant für die Durchführung seiner fliegerischen Aufgabe, der Wetterfrosch für seine Wetterberatung, die nicht wenig zum Erfolg beigetragen hat. Und während der frische Oberleutnant und der kleine, brillenbewehrte Doktor hinter den Gläsern mit ihrem verführerisch duftenden Inhalt sitzen, freuen sich die Männer in der Auswertung über die ausgezeichneten Ergebnisse, die der Fernaufklärer heimgebracht hat ... dank der fliegerischen Leistung, aber auch dank der wissenschaftlichen Arbeit des Flugwetterdienstes.
„Prost Wetterfrosch! Und schönen Dank!"
„Prost Fliegersmann, und den Dank darfst du dir sparen ... wir ziehen ja alle an einem Strick!"
Jawohl, das tun sie, und der Engländer wie der Franzose spüren es Tag um Tag, wie gut die Besatzungen unserer Flugzeuge, die Forscher des Wetterdienstes und auch die Männer des Fernmeldedienstes zusammenarbeiten, wie sie einander ergänzen als gute Kameraden. Der Krieg ist die große Bewährungsprobe für eine Aufbauarbeit, die ganz im stillen geleistet wurde, von der die Öffentlichkeit selten einmal etwas erfährt, und die doch ungeheuer wichtig ist, wichtig für die Sicherheit der fliegenden Besatzungen, wichtig aber auch für die militärischen Erfolge unserer Flieger.
Der Wetterdienst ist der Träger der wissenschaftlich-wetterkundlichen Grundlagen zur Fliegerei; er gibt ihr außerdem wichtige Hilfsmittel für die Flugdurchführung. Damit trägt er wesentlich zur planmäßigen Durchführung der Flüge bei und ermöglicht vor allem Flüge selbst bei den schwierigsten Wetterlagen. Schon vor dem Weltkrieg gab es in Deutschland eine „Militär-Wetterzentrale", die bei der Inspektion des Militärluft- und Kraftfahrwesens eingerichtet wurde. Aus diesen Anfängen entwickelten sich dann die Armee-Wetterwarten, denen die gesamte Beratung der Luftstreitkräfte oblag.
Als der Pakt von Versailles unsere Militärfliegerei zerschlug und sich dann die deutsche Verkehrsluftfahrt entwickelte, schuf diese sich den Flugwetterdienst, der für den Luftverkehr eine unerläßliche Voraussetzung wurde und im Jahre 1934 für die wiedererstehende deutsche Luftwaffe die Grundlage bot, diese Wetterdienstorganisation auf Grund des Gesetzes über die Reichsluftfahrtverwaltung so auszubauen, daß nunmehr neben den luftverkehrsmäßigen Bedürfnissen vor allem auch den militärischen Anforderungen voll Rechnung getragen werden konnte.
Der Reichswetterdienst, der dem Reichsluftfahrtministerium untersteht, umfaßt den Flugwetterdienst, den Wirtschafts-



Vor dem Start des Wetterflugzeuges wird der Meteorograph, der Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeit registriert, unter der Tragfläche eingehängt



Alltäglich steigen die Männer des Wetterdienstes zu ihrem schweren Dienst auf



Wetterflieger über dem Wolkenmeer

wetterdienst, den Seewetterdienst der Deutschen Seewarte, den Höhenwetterdienst und den Klimawetterdienst. Damit hat das Reichsluftfahrtministerium nicht nur diejenigen Teile der Meteorologie übernommen, die unmittelbar die Luftfahrt berühren, es betreut vielmehr die gesamte deutsche Meteorologie mit ihren weitverzweigten praktischen und Forschungsaufgaben.

Im Frieden ist die Wettersicherung schlechthin die Aufgabe der Meteorologen, im Kriege dagegen tritt die taktische Bedeutung des Wetters hinzu. Hierüber die Führung aufzuklären und sie in die Lage zu versetzen, die witterungsmäßigen Bedingungen in jeder Hinsicht auszunutzen, ist eine Arbeit, deren Wichtigkeit nicht zu unterschätzen ist. Das Wetter kann in einem Falle ein guter Freund, im anderen dagegen ein böser Feind sein. Wie es aber ist — nicht nur über der Heimat, sondern am Ziel des Feindfluges und auch schon auf dem Wege dorthin, das muß neben dem Flugzeugführer vor allem der Kommandeur wissen, der einen Angriff oder einen Erkundungsflug ansetzt. Je enger Luftwaffenführung und Wetterdienst zusammenarbeiten, je besser sie aufeinander eingespielt sind, desto erfolgreicher können die Verbände eingesetzt werden und desto geringer sind wetterbedingte Fehlschläge und Verluste an Menschen und Material.

Der Wetterfrosch, der auf dem Leiterchen in seinem Glase sitzt, hat nur den Namen mit jenem gemein, der auf den Flugplätzen der Luftwaffe sein Wesen treibt. Und hegt auch jeder richtige Fliegersmann zunächst ein gewisses Mißtrauen gegen die Kameraden von der „Wetterwissenschaft", so führen die mit ihnen in der Praxis gemachten Erfahrungen recht bald zu einer wirklichen und aufrichtigen Kameradschaft. Die Bezeichnung „Wetterfrosch" verliert dann ganz plötzlich jegliche Ironie und wird beinahe zu einem Kosenamen für jenen Mann, der vor jedem Start den Flugzeugführer in einer persönlichen Beratung über das auf der beabsichtigten Strecke zu erwartende Wettergeschehen aufklärt. Diese persönliche Beratung ist es vor allem, die Vertrauen schafft. Der Führer eines Flugzeuges oder eines Verbandes nimmt also nicht allein die auf der Wetterkarte eingezeichneten Angaben zur Kenntnis, sondern durch die Aussprache werden ihm die meteorologischen Vorgänge von der wissenschaftlichen Seite nahegebracht, während er wiederum aus seiner fliegerischen Erfahrung heraus dem Wissenschaftler wertvolle Fingerzeige geben kann.

Wer sich unter einem Flugmeteorologen einen Mann vorstellt, der vom Wetter viel, vom Fliegen aber nichts versteht, der irrt sich gewaltig. Legt man einerseits allergrößten Wert darauf, das fliegende Personal in der Wetterbeobachtung und im Verständnis für das Wettergeschehen zu schulen, so wird andererseits ebenso großer Wert darauf gelegt, das fachliche

Rüstzeug für seine verantwortungsvolle Aufgabe zu verbessern, ihn in großen Zügen mit taktischen Fragen und den Leistungsmöglichkeiten der Luftwaffe bekannt zu machen, damit er in die Lage versetzt wird, seine fachlichen Aufgaben in verständnisvollen Einklang mit den Forderungen der Truppe zu bringen. Dadurch ist die Gewähr gegeben, die im Wetterdienst liegenden Möglichkeiten in zweckentsprechender Weise für den Einsatz der Luftwaffe auszunutzen und eine sichere, den Gegebenheiten des Wetters entsprechende Durchführung der Aufträge zu erreichen.

Meteorologen nennt man zwar oft Wettermacher, aber sie sind es nicht. Auch sollen sie nicht als Propheten angesehen werden. Sie sind vielmehr Männer, die sich einer jungen und vielfach noch tastenden Wissenschaft verschrieben haben und trotzdem bereits auf große Erfolge und Leistungen von unschätzbarem Wert hinweisen können. So sehr sich der brave Bürgersmann an einem verregneten Sommersonntag auch mit Recht über die nicht zutreffende Wettervoraussage ärgern mag, eines steht doch fest: man kann heute schon — wie die Statistik beweist — feststellen, daß die Wettervorhersagen zu 85 bis 90 vom Hundert zutreffen. Und zweifelt man an der Richtigkeit dieser Behauptung, dann frage man einmal einen Flieger, der sie sicher gern bestätigen wird.

Wie aber kommt der Wetterfrosch zu seinem Wissen? Das wichtigste, weil unmittelbarste Hilfsmittel ist die „Wetterfliegerei"; das sind die Beobachtungen des Wetterfliegers, der bis in Höhen von 5000 und 6000 Meter aufsteigt und die einzelnen Höhenschichten durch den Augenschein, vor allem aber durch die im Flugzeug befindlichen unbestechlichen Instrumente untersucht. Ergänzt wird diese aufopferungsvolle und vielfach nicht ungefährliche Arbeit, die ja bei jedem Wetter durchgeführt werden muß, durch Drachen-, Ballon- und Radiosondenaufstiege, die den Luftdruck, die Lufttemperatur, Windstärke und Richtung in den verschiedensten Höhenlagen aufzeichnen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden schließlich durch die Bodenbeobachtungen ergänzt, wissenschaftlich ausgewertet und zu Wetterkarten und Flugstreckenberatungen verarbeitet. Das ausgedehnte Beobachtungsnetz, das in die Organisation der Luftämter eingebaut ist, umfaßt etwa 550 Stationen höherer Ordnung mit einer umfangreichen Beobachtungstätigkeit, 5000 Niederschlagsstationen und eine große Anzahl von besonderen synoptischen und Gefahrmeldestellen für die Flugberatung. Die Zuführung der für den Flugwetterdienst wichtigen Beobachtungen erfolgt durch den Wetternachrichtendienst, der eng mit dem Flugfernmeldedienst verbunden ist, der sich auf das Fernschreibnetz stützt. Dieses hat zur Zeit eine Gesamtlänge von rund 15000 Kilometer und besitzt 65 Betriebsstellen. Während im Frieden dem Wetterfrosch die meteorologischen Beobachtungen der ganzen Welt zur Verfügung stehen, muß er sich im Kriege mit weit weniger Beobachtungsmaterial begnügen. Dadurch wird zweifellos das frühzeitige Erkennen der Wetterentwicklung sehr wesentlich erschwert. Dennoch hat die deutsche Wetterwissenschaft während des Weltkrieges unter den schwierigsten Verhältnissen (man sprach sogar von einer gewissen Wetterblockade) recht gute Ergebnisse erzielt. Und auch in dem unserem Vaterland jetzt wieder aufgezwungenen Kampf wird der Wetterdienst in der Lage sein, die ihm gestellten verantwortungsvollen Aufgaben im Interesse der Schlagkraft unserer Luftwaffe zu erfüllen.

Vor dem Ballonaufstieg, mit dessen Hilfe Windstärke und Windrichtungen in den verschiedenen Höhenschichten gemessen werden



MUSIK
im Brausen der Propeller

Auf dem Fliegerhorst, auf dem ich mit den ersten Dienst in der jungen Luftwaffe tat, hatten wir einen Fluglehrer mit dem Spitznamen „Lerche". Er wurde allenthalben so genannt, weil er fast regelmäßig, wenn er unseren Lehrgang mit der „Ju" oder der „W 34" über Land schipperte, vor sich hinpfiff. Er schmetterte dabei keine feste, bestimmte oder bekannte Weise; er begleitete vielmehr alle Manöver der Maschine in allen Wetterlagen mit einer entsprechenden Folge von Tönen, die wir oft nur mehr mit den Augen von den rhythmischen Bewegungen seiner Lippen ablasen als mit dem Ohr aufnahmen. Uns „Küken" kam die „Lerche" damals ein bißchen lächerlich oder zumindest absonderlich vor. — Erst viel später begriff ich diesen Mann.

Es war ein Nachtflug— kein romantisch-silberklarer —, sondern ein ganz netter Tanz zwischen Winden und Wolken. Ich saß als einziger Gast in der „Ju 52". Kein Stern stand uns zu Häupten, kein Erdenlicht grüßte herauf. Nur an und ab huschte ein fahler Schein von den Feuerzungen der Auspuffrohre her über die Flächen. Niemals zuvor empfand ich so stark das Losgelöstsein von der Erde — die freie Bewegung im uferlos-öden Raum. Aber das hatte nichts Bedrückendes. Unbeirrbar hielt ja die Maschine ihren Kurs, brüderlich nahe tönte das volle, nur manchmal ganz leicht an- und abschwellende Orgeln der Propeller. Es füllte nicht nur mein Ohr, es hüllte mich auch körperlich ein und nahm mich auf in das Schwingen und Zittern und Bocken der ganzen Maschine. Und plötzlich ertappte ich mich dabei, wie meine Lippen sich öffneten, bewegten und schließlich tönend einstimmten in den stählernen Sang . . . — In dieser Nacht verstand ich das Pfeifen der „Lerche" damals vom Fliegerhorst — begriff, daß das Fliegen keinem anderen Erleben enger verschwistert ist als dem der Musik.

Flug und Musik — beide haben ein überwältigendes Gefühl gemeinsam: Befreiung, Erhebung. Und noch ein zweites: den Rhythmus. Und darum läßt sich der reine Flug im letzten Grunde auch nur vom Musikalischen her ausdeuten und ausdrücken.

Musikalische Ausdrucksmittel sind Instrument und menschliche Stimme, Ausdrucksformen zusammen mit den jeweiligen Gattungsbegriffen: Musik und Lied. Beiden bietet das Flugerleben vollkommen neue und unerhörte Möglichkeiten, so wie wiederum durch sie der Fluggedanke seine endgültige Verankerung im ganzen Volk findet und finden wird.

Das beherrschend Neue der Fliegermusik liegt im Rhythmus. Er vermittelt ja am eindringlichsten das Fluggefühl. Im Flugzeug kann man nicht singen, man kann nur melodisch im motorischen Rhythmus der Maschine wie dem gefühlsmäßigen des Fluges mitschwingen. Das Fliegerlied wird nicht so sehr durch seine Weise bestimmt. Deren Rhythmus und Gefühlswert ist seit je nach dem entsprechenden, man möchte sagen „Gebrauch" geformt und festgelegt: Marsch, Feier, Rundgesang usw. Zur Weise aber tritt das Wort mit seinen gedanklichen Begriffswerten. Und das dichterische Wort, der Inhalt also, ist Spiegel und Künder des Flugerlebnisses. Von ihm empfängt das Fliegerlied seine besondere Prägung.

Echten Rhythmus und wahres Wort — beides kann für die Fliegerei nur der Flieger selbst finden. Die Anzahl der gebuchten Starts ist dabei nicht unbedingt entscheidend; entscheidend ist das wirkliche Erlebnis. — Die größte fliegerische Gemeinschaft ist die Luftwaffe. Sie ist damit, jedenfalls solange das Fliegen noch nicht zu einer vollkommenen Selbstverständlichkeit wie Rad- oder Autofahren gehört, auch der umfassendste Gestalter und Träger von Fliegermusik und Fliegerlied. Wen es wundert, daß beide dennoch nicht schon die Volkstümlichkeit



Der reichgeschmückte Schellenbaum, das alte Wahrzeichen der deutschen Militärmusik, fehlt natürlich auch bei der Luftwaffe nicht

wie etwa bei Seefahrt oder Reiterei besitzen, der möge bedenken, wie jung diese Gemeinschaft ist.
Gewiß, die Eroberung des Luftraums geschah bereits runde drei Jahrzehnte vordem. Auch der Weltkrieg sah schon eine Fliegertruppe.
Aber erst gegen sein Ende wurde sie zu einer unserer Luftwaffe ähnlichen Gemeinschaft. Musik aber, und vor allem das Lied, wächst nur in der Gemeinschaft. So sind uns bis zum Ende des Weltkriegs musikalisch fast nichts und liedmäßig nur einige wenige Texte erhalten. Und dann kam Versailles. — In dem folgenden Zeitraum bis zur Geburtsstunde unserer Luftwaffe bildete sich als größte Fluggemeinschaft die Segelfliegerei, denn Sport- und Verkehrsflug wurden in diesem Sinne ja immer nur von wenigen Einzelpersonen getragen. Und aus der Segelfliegerei kamen die ersten wirklichen Fliegerlieder. — Musikalisch gab es in dieser Zeit nur einige Versuche auf dem Gebiet von Schlager und Operette, von denen etwa Dostals „Fliegermarsch" der bekannteste und beliebteste wurde und blieb.
Das war das Erbe, als Hermann Göring sein Wort von dem deutschen Volk, das ein Volk



Das Musikkorps in Paradeaufstellung an einem Festtag der deutschen Luftwaffe

von Fliegern werden müsse, sprach, und als Deutschland sich in der ersten umfassenden Fluggemeinschaft — im Deutschen Luftsportverband — zusammenfand. Die graublauen Fliegerstürme marschierten. Ihre Musik und Spielmannszüge waren auf Straßen und Plätzen, bei Großveranstaltungen wie im Konzertsaal zu hören. So wie hier in der Zusammenfassung aller flugtüchtigen und flugbegeisterten Kräfte der Nation die erste Grundlage für das Werden der Luftwaffe geschaffen wurde, so war nun auch endlich für Fliegermusik und -lied der Boden bereitet. Und in rascher Folge entstanden und verbreiteten sich Märsche, Weisen und Texte aus allen Bezirken fliegerischen Erlebens. Auch sie trugen zu ihrem Teil dazu bei, im ganzen Volk die Flugbegeisterung zu wecken und zu steigern — bis schließlich in jenen Märztagen 1935 die ersten Geschwader der jungen Luftwaffe flogen. Der Flieger war zum Soldaten geworden. Und damit fanden auch das Fliegerlied, vor allem aber die Fliegermusik ihre endgültige Ausprägung im Soldatischen.

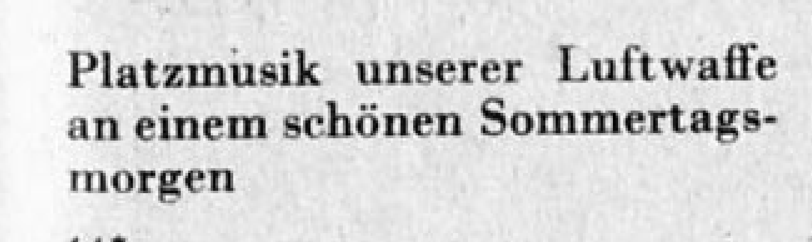
Wie bei den andern beiden Wehrmachtteilen schon seit je erhielt die Musik nun auch ihren gebührenden Platz in dem dritten, in der Luftwaffe. In jeder ihrer Waffengattungen, auf jedem Fliegerhorst, bei jedem Regiment wurden die Musik- und Spielmannszüge aufgestellt. Bald entstanden auch für die jeweilige Form des Dienstes jeder Truppe die bestimmten Kompositionen: Märsche, Fanfaren usw. Alle drei Truppenteile, Flieger, Flak und Nachrichten, ja auch besondere Einheiten von ihnen sind vertreten: wie etwa mit dem Marsch der Kampfflieger, des Jagdgeschwaders Richthofen oder dem der Legion „Condor".
Die meisten dieser Tonstücke zeichnen sich eben durch ihren fliegerischen Rhythmus in Takt und Tonlage aus. Daraus hauptsächlich ist es wohl zu erklären, daß die Fliegermusik mit ihren Ausführenden so rasch zu einem festen Begriff wurde und bei ihrem öffentlichen Vortrag den begeisterten Widerhall im ganzen Volk findet.
Noch eines gibt der Fliegermusik ihren besonderen Klang: die Verbindung zwischen alter soldatischer Tradition und dem jüngsten, überwältigendsten Erlebnis unserer Tage überhaupt — dem Flug. Aber es ist nichts Gegensätzlich-Zwiespältiges. Soldat sein heißt: kämpfen und dienen. Das ist letzten Endes auch der Sinn des Fliegens — und nicht nur für die Luftwaffe. Fliegen ist kämpferischer Dienst in der Gemeinschaft für die Gemeinschaft — für Volk und Vaterland. Diese Haltung spiegelt das Fliegerlied.



Im Flugzeug kann man nicht singen. Der Flieger singt auf der Erde — während des soldatischen Dienstes und in seiner Freizeit. So konnte die Weise keine neue Form finden und brauchte es auch nicht. Sie lehnt sich in Rhythmus und Tonfolge eng an die alte soldatische Überlieferung an — in den drei Hauptanlässen zu gemeinsamem Gesang: bei der

„Wenn die Soldaten durch die Stadt marschieren . . ."





Platzmusik unserer Luftwaffe an einem schönen Sommertagsmorgen



Musik im Gleichschritt — auch das will gelernt sein. Das Saxophon mit seiner reichen Melodik gibt dem Zusammenklang der Instrumente bei unserer Luftwaffe eine eigene Farbe

ehrenden Feier, beim Marsch ins Gelände oder zum Flugdienst, in der lustigen Runde auf der Stube wie der des Urlaubs. Im Fliegerlied wird das Wort zum beherrschenden Ausdrucksmittel der fliegerischen Haltung und Erlebniswelt. Dieses Wort ist hart, knapp und fest umrissen, episch oder balladisch kurz, dabei oft derb und drastisch. Es umfaßt Erde und Luftraum gleichermaßen. Wohl spricht es von den Schönheiten des Fluges, selten aber in lyrischer Form, und wenn — dann nie sentimental verwässert. Es hütet sich auch vor verschwommenen Begriffen und Schlagworten, es bleibt klar und gegenständlich. Eins ist an ihm hervorstechend: Wenn es von Tat, von Gefahr, von Wagnis und hartem Einsatz berichtet, so schlägt es meist ins Humoristische, ja oft ins Satirische um, wie etwa in dem viel gesungenen „Fliegen, hei wie ist das schön", dessen zweite Strophe lautet:

Mancher gar so glücklich ist,
Daß das Steuern er vergißt.
Mit dem Flug ist's dann vorbei.
Lustig ist die Fliegerei!

Der schon sprichwörtlich trockene Fliegerwitz und -humor bricht wie hier auch in fast jedem anderen Lied durch.

Noch gibt es in der jungen Luftwaffe begreiflicherweise erst wenig echte Fliegerlieder. Jeder, der dort Dienst tut oder einmal tat, weiß das. In dieser Hinsicht ist das kürzlich erschienene „Liederbuch der Luftwaffe" aufschlußreich, das Carl Clewing und Hans Felix Husadel, der Musikinspizient der Luftwaffe, im Vieweg-Verlag herausgaben. In diese Sammlung wurde nur das aufgenommen, was — durch eine allgemeine Umfrage in der Luftwaffe ermittelt — tatsächlich bei der Truppe gesungen wird. Darin füllt das reine Fliegerlied kaum ein Viertel der rund hundert Texte. Die übrigen drei Viertel entstammen dem allgemein soldatischen Liedgut; besonders dem, das leicht auf die Fliegerei zurechtgesungen werden konnte oder selbst bereits in Vers und Haltung fliegerische Motive besaß — wie etwa „Der mächtigste König im Luftrevier ist des Sturmes gewaltiger Aar" oder „Wer jetzig Zeiten leben will" und „Flamme empor". Das nicht nur in der Luftwaffe bekannteste Fliegerlied ist — trotz seines mehr gedanklichen Inhalts — Josef Buchhorns „Wir fliegen durch silberne Weiten", das noch von den Stürmen des DLV. aus der Taufe gehoben wurde. Hier ist auch — bis jetzt wohl kaum sonst erreicht — die Melodie selbst vom Komponisten

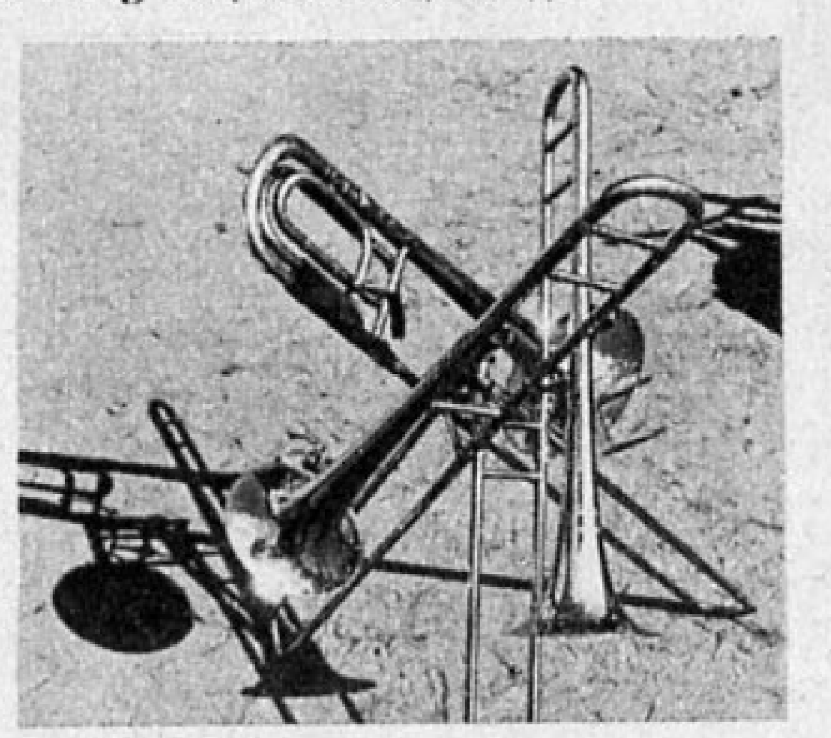
E. E. Buder vollkommen fliegerisch empfunden und gestaltet worden. — Viele der übrigen Lieder wenden sich gleich der Fliegermusik an bestimmte Gliederungen und Sondergebiete der Luftwaffe, wie Flak („Wir sind die Husaren der schweren Flak"), Fallschirmtruppe („Fallschirmschützen tretet an"), und bleiben daher mehr auf diesen Kreis beschränkt. Unbeantwortet ist dennoch z. T. die Frage, warum es erst so wenig echte Fliegerlieder gibt. Hat das den Grund, den der erste Vers eines neuen Fliegerliedes andeutet?
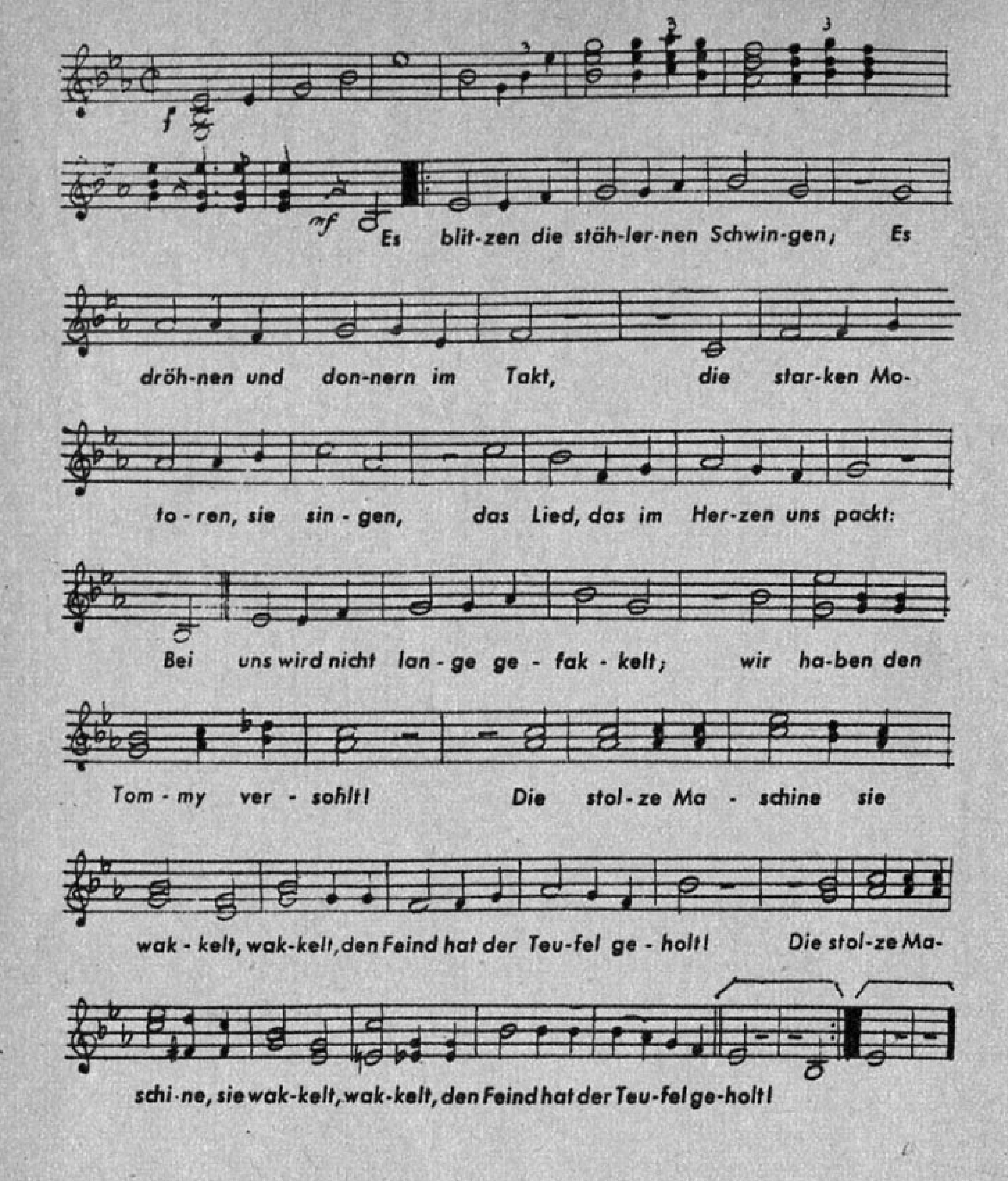
Die Trommel, ja die Trommel,
Die Trommel ruft zur Pflicht.
Die Laute lockt zum Wandern,
Uns Fliegern taugt das nicht.
Laßt tausend Kehlen klingen,
Ja klingen nur im Chor;
Mein schönstes Lied, mein liebstes Lied,
Das singt mir mein Motor.

Das ist gewiß ein wesentliches Bekenntnis, allein noch keine gültige Erklärung. Es liegt vielmehr hauptsächlich in dem vollkommen soldatischen Aufbau und Dienst der Luftwaffe selbst begründet. Feier und Stunde des Gedenkens, Lust und Last des täglichen Dienstes, Heiterkeit und überschäumende Lebensfreude in der Freizeit, Sehnsucht nach dem fernen Lieb und der Heimat — all das hat der Flieger ja mit allen Kameraden der anderen älteren Wehrmachtteile gemein. Dort haben all diese Erlebnisse und Gefühle bereits seit langem ihre endgültige liedmäßige Fassung gefunden. Was Wunder, daß der Flieger daran oft nur das seiner Truppe besonders Eigentümliche hinzudichtet? — Tatsächlich aber sind auch weite Erlebnisbezirke der Luftwaffe vom Lied her unerschlossen. Fast täglich entstehen in- und außerhalb der Fliegergemeinschaft neue fliegerische Texte und Weisen. Aber der Flieger selbst ist der beste Prüfstein für das wirklich Echte. Sein Empfinden ist unbestechlich.

Einen mutigen Schritt in das angedeutete fliegerische Neuland hat der bei Wehrmacht und Rundfunk gleich bewährte Gerhard Pallmann mit seinem im Simrock-Verlag erschienenen ersten reinen Fliegerliederbuch „Flieger sind Sieger" gewagt. In sehr sorgfältiger und sicherer Auswahl sind hier neben dem bereits bekannten Fliegerliedgut neue Texte aus der Truppe und von wirklich meist selbst in der Luftwaffe stehenden Autoren zusammengetragen und mit alten oder neuen Weisen versehen worden. Viele dieser Lieder — besonders auch die heiteren — haben schon den Weg nicht nur in die Luftwaffe, sondern über den Rundfunk auch in das Volk gefunden. Und damit ist ja der letzte und tiefste Sinn erfüllt: vom Lied der Luftwaffe zum Lied der ganzen Nation — zum Fliegervolkslied.

Noch stehen Fliegermusik und Fliegerlied erst am Anfang dieses Weges. Der jetzige Krieg aber stellt die junge Luftwaffe wie nie zuvor in den Brennpunkt des Geschehens. Die Taten unserer Flieger sind in die Herzen aller Deutschen unvergeßlich eingeschrieben. Schon wachsen aus diesem Erleben neue Musik, neue Lieder auf. In ihnen wird das fliegerische Geschehen unserer Tage unvergänglich weiterleben für die späteren Geschlechter — als das Hohe Lied vom Kampf und Sieg unserer Luftwaffe.





Es blitzen die stählernen Schwingen

Es blitzen die stählernen Schwingen;
es dröhnen und donnern im Takt
die starken Motoren, sie singen
das Lied, das im Herzen uns packt:

Bei uns wird nicht lange gefackelt;
wir haben den Tommy versohlt!
Die stolze Maschine, sie wackelt,
den Feind hat der Teufel geholt!

Wir Flieger, zum Kämpfen geboren,
wir feuern mit sicherer Hand.
Wir haben's dem Führer geschworen,
entschlossen zu schützen das Land.

(Kehrreim.)

Wir sichern die endlosen Räume,
bis weit übers nordische Meer.
Der Briten brigantische Träume
zerstört unser brausendes Heer.

(Kehrreim.)

So jagen wir kühn und verwegen,
in treuer Kameradschaft verschweißt,
der Sonne, dem Siege entgegen
in Boelckes und Richthofens Geist:

(Kehrreim.)

Adler-Marsch
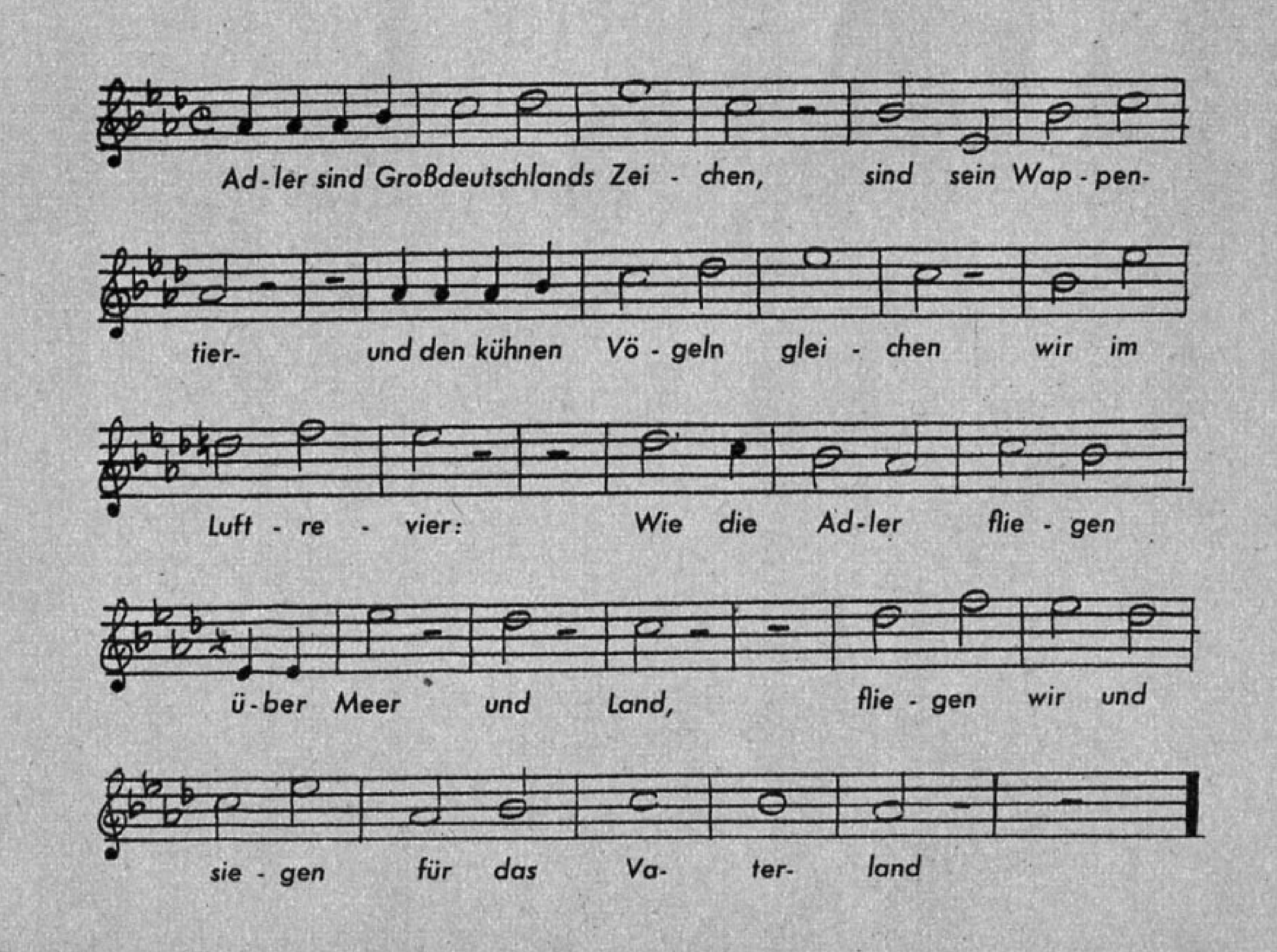
Der Dichter dieser beiden Lieder für unsere Luftwaffe ist Heinrich Anacker, der Träger des Kulturpreises der NSDAP, einer der ältesten Vorkämpfer der nationalsozialistischen Bewegung. Komponiert hat sie Herms Niel, Obermusikzugführer des Reichsarbeitsdienstes, der vor allem durch die Vertonung des Marschliedes „Erika..." und des Lönsliedes „Denn wir fahren gegen Engeland" volkstümlich geworden ist

Adler sind Großdeutschlands Zeichen, sind sein Wappentier -
und den kühnen Vögeln gleichen wir im Luftrevier.
Wie die Adler fliegen über Meer und Land,
fliegen wir und siegen für das Vaterland.

Hermann Göring hat erzogen uns im Hitlergeist;
ist uns selbst vorangeflogen, weiß, was kämpfen heißt. (Kehrreim.)

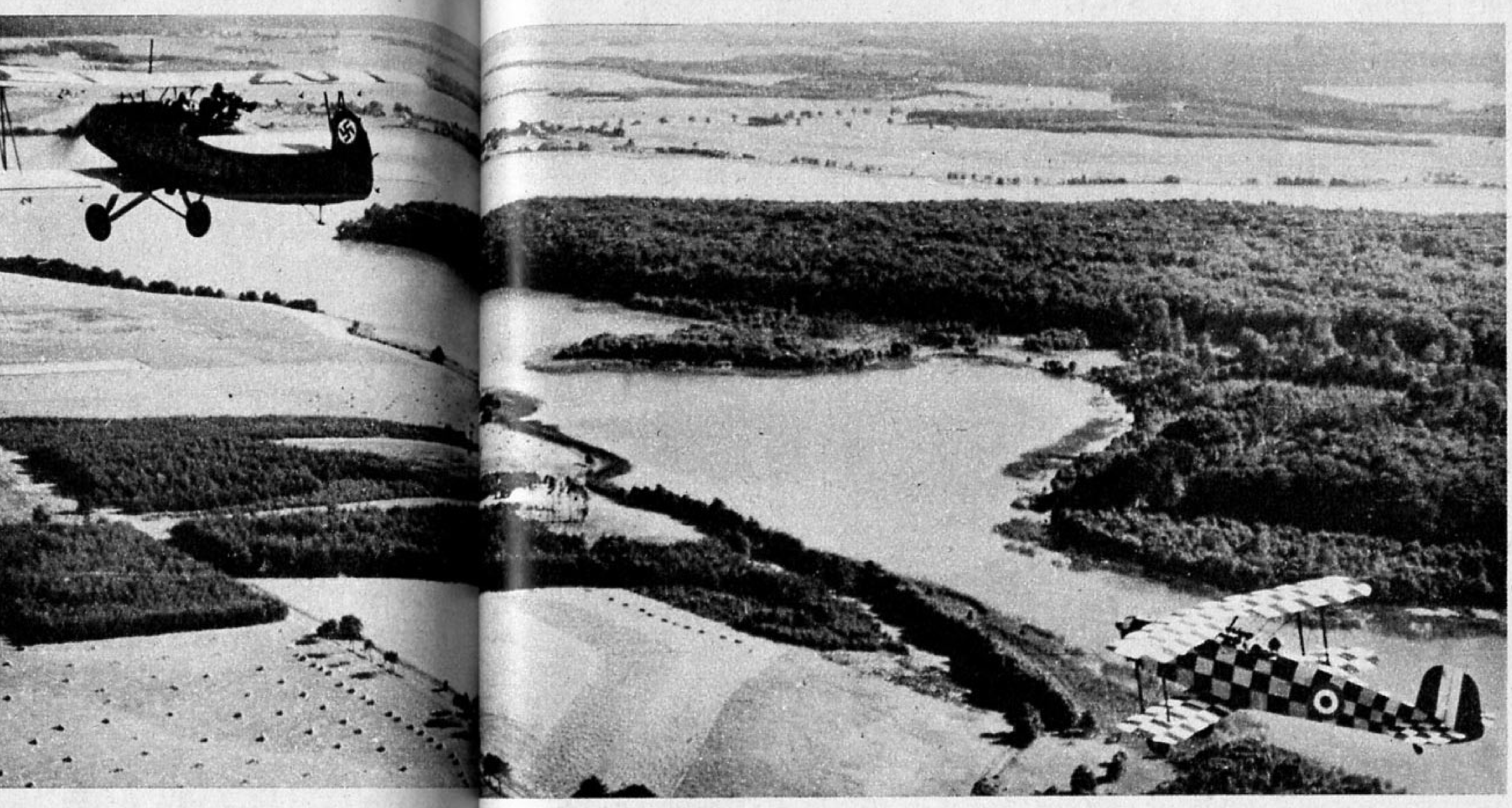
Brach ein Kamerad die Schwingen, andre stehn bereit,
mutig für ihn einzuspringen mit dem gleichen Schneid. (Kehrreim.)

Wenn wir kreisen hoch im Blauen, strahlt ein Vorbild hehr.
Immelmann und Boelcke schauen aus den Sternen her. (Kehrreim.)



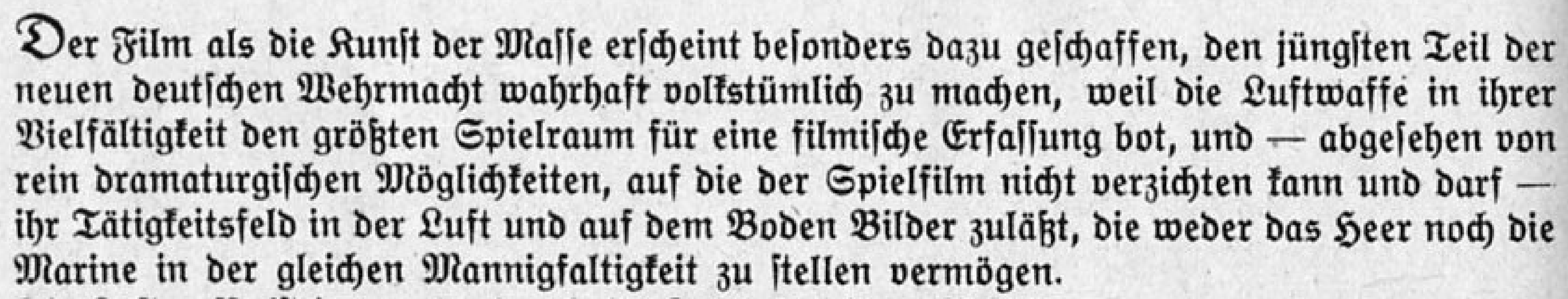
Zwischen Kamera und Leinwand

Luftwaffe im Film





Das Kameraflugzeug bei Aufnahmen für den Ufa-Film „Pour le mérite" unter der Spielleitung von Professor Karl Ritter



Der Film als die Kunst der Masse erscheint besonders dazu geschaffen, den jüngsten Teil der neuen deutschen Wehrmacht wahrhaft volkstümlich zu machen, weil die Luftwaffe in ihrer Vielfältigkeit den größten Spielraum für eine filmische Erfassung bot, und — abgesehen von rein dramaturgischen Möglichkeiten, auf die der Spielfilm nicht verzichten kann und darf — ihr Tätigkeitsfeld in der Luft und auf dem Boden Bilder zuläßt, die weder das Heer noch die Marine in der gleichen Mannigfaltigkeit zu stellen vermögen.

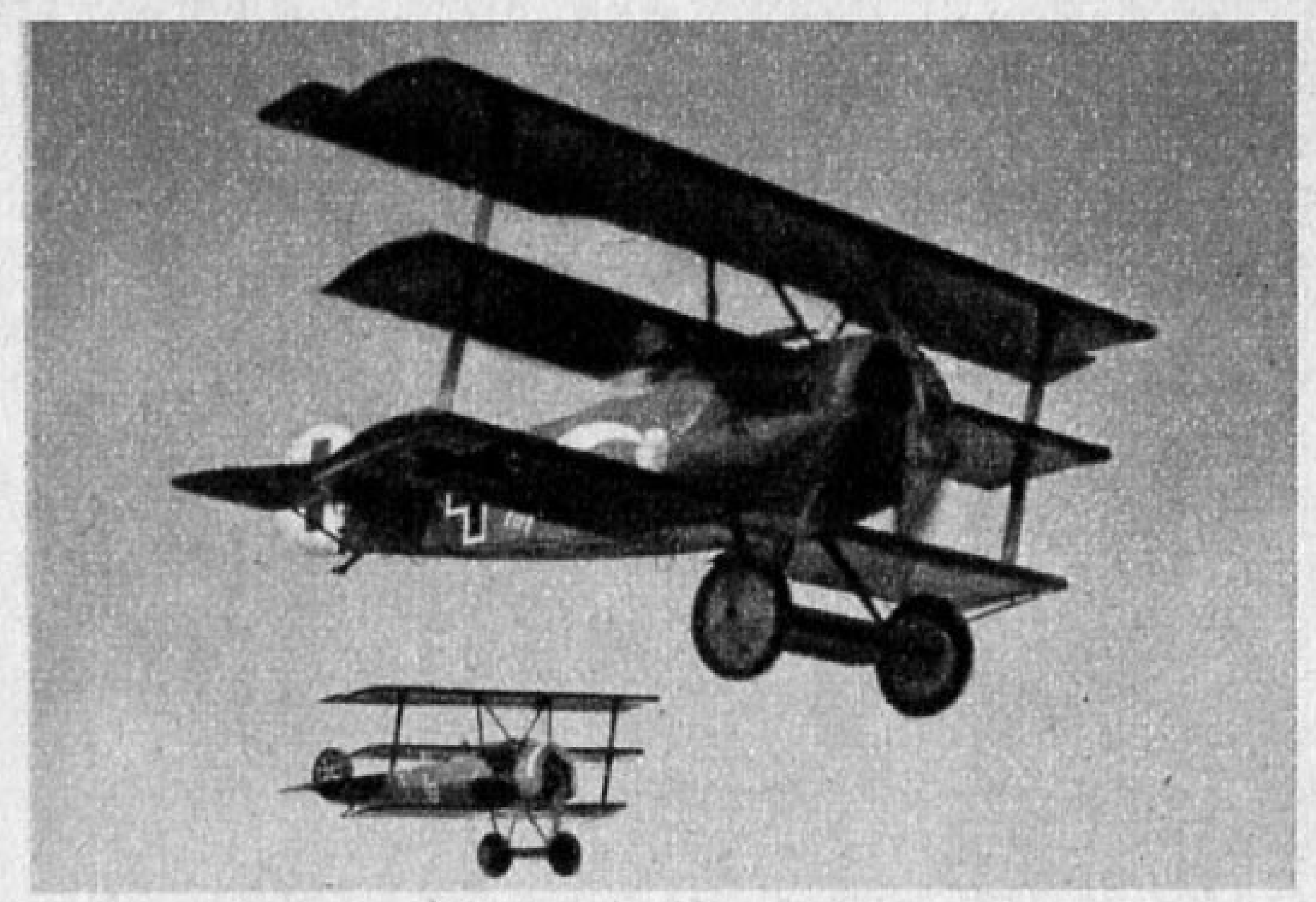
Die Luftwaffe ist jung, aber das halbe Jahrzehnt ihres Bestehens genügte, eine ganze Reihe wertvoller Filme hervorzubringen, die durchweg — mochte es sich um Kultur- oder um Spielfilme handeln — auf das größte Interesse in allen Volksschichten stießen und dadurch viel dazu beitrugen, Freude an der Luftwaffe zu wecken, junge Menschen dazu zu bewegen, sich ihr mit Haut und Haar zu verschreiben, und im ganzen Volke ein Gefühl des Geborgenseins im Schutze dieses „Schwertes am Himmel" zu schaffen.



Paul Hartmann als Rittmeister Prank im Film „Pour le mérite"

Eigentlich der erste Film, der einen Einblick in die junge deutsche Luftwaffe bot und alle ihre Aufgabengebiete umriß, war der erfolgreiche Kulturfilm der Ufa „Flieger, Funker, Kanoniere", den Dr. Martin Rikli mit Unterstützung des Oberbefehlshabers der Luftwaffe herstellte. Obwohl Dr. Rikli schon etwa zwanzig Jahre vorher gemeinsam mit dem Schweizer Flieger Walter Mittelholzer die ersten Filmaufnahmen von Alpenflügen hergestellt hatte, obwohl er später während des japanisch-chinesischen Konfliktes als Filmkriegsberichterstatter bei den Kämpfen um Schanghai und Tschapei die moderne Luftwaffe kennengelernt hatte, sah er sich bei diesem Film doch vor eine große und recht schwere Aufgabe gestellt, wie er selbst erzählt. Er sollte einen Film schaffen, der die Öffentlichkeit nicht nur mit der Organisation und den Leistungen unserer jungen deutschen Luftwaffe vertraut machen, sondern auch sinnfällig den Beweis dafür erbringen mußte, daß diese neue Waffengattung mit all ihren technischen Einrichtungen in erstaunlich kurzer Zeit geschaffen wurde.

„An die Jugend sich wendend", so sagt Rikli, „war beabsichtigt, in einem packenden Filmappell diese mit Leib und Seele für unsere Luftwaffe zu begeistern und zu gewinnen. Diese Aufgabe war nicht allein durch geschickt aneinandergereihte schöne Bilder zu lösen. Da mußte schon tiefer geschürft werden. Es galt, irgendeinen Weg zu finden, um über das rein Gegenständliche hinaus den Geist der Luftwaffe lebendig werden zu lassen. Unter Verzicht auf jegliche Romantik und irgendwelche Tricks oder ‚Filmmätzchen' mußte, dem Ernst und der Größe des Themas entsprechend, das Niveau eines künstlerischen Ethos gefunden werden. Allein mit geschickter Ausnutzung kameratechnischer Möglichkeiten und ausgeklügelter Montage war die Aufgabe nicht zu lösen. Das gewollt Filmische mußte völlig hinter dem zurücktreten, was gefilmt werden soll; nur so war Aussicht vorhanden, eine künstlerische Wirkung zu erzielen, eine Wirkung, die jeden mitreißt und an die Seele packt. Bildauffassung und Komposition mußten mit zwingender Eindringlichkeit darstellen, welches Maß von persönlichem Mut und Schneid, von Nervenbeherrschung, Willenskraft und Intelligenz heute vom Flieger



Die bei dem Feind während des Weltkrieges an der Westfront gefürchteten deutschen Dreidecker im Film „Pour le mérite“



Eine der spannendsten Szenen aus „Pour le mérite“, die den heldenmütigen Kampf unserer Weltkriegsflieger gegen eine vielfache Übermacht darstellt



Die neue deutsche Luftwaffe. Mit einem sieghaften Finale schließt der Film „Pour le mérite“, in dem die großen Überlieferungen aus dem Weltkrieg mit dem Glauben an die Kraft unserer jüngsten deutschen Waffe zusammenklingen

und allen übrigen Angehörigen der deutschen Luftwaffe gefordert werden muß. Klar und knapp wie alle militärischen Kommandos galt es, alles Komplizierte, alle „Wenn und Aber“ auszuschalten und die militärischen Tugenden des Selbstbewußtseins, des Mutes und der Einfachheit auf den Stil des Filmes zu übertragen.“
Diese Auffassung des Regisseurs war es nicht zuletzt, die ihn die große Aufgabe meistern ließ. Sein wertvollster Helfer dabei war der „Luftkameramann“ Erwin Bleek-Wagner, der sich ebenso wie sein Kamerad Heinz Jaworsky inzwischen zu einem regelrechten Spezialisten für Flugaufnahmen entwickelte. Hat es der Kameramann schon unter normalen Verhältnissen niemals ganz leicht, der Luftkameramann hat sogar mit unendlichen Schwierigkeiten zu kämpfen und auch Dinge zu bedenken, mit denen sein Kollege drunten auf der Mutter Erde kaum jemals zu rechnen hat. Hierfür nur ein Beispiel. Er glaubt herrliche Bilder eines fliegenden Geschwaders aufgenommen zu haben und muß später feststellen, daß auf der Leinwand dieses prächtige Geschwader . . . rückwärts fliegt. Des Rätsels Lösung: das Filmflugzeug war zu schnell. In manchen Fällen wurde der Operateur auf den Schwimmer eines Seeflugzeugs geschnallt, in anderen montierte er sein Aufnahmegerät in den Drehkranz eines MG-Standes, dann wieder mußte er frei in der Kanzel eines Kampfflugzeuges stehen — dem eisigen Fahrtwind ausgesetzt, bisweilen in Höhen zwischen 4000 und 5000 Meter bei Temperaturen von mehr als 10 Grad unter Null. Wer diese Bildstreifen, die manchmal in nur wenigen Sekunden im Filmtheater ablaufen, bequem im Sessel des Theaters sitzend, über die Leinwand gleiten sieht, der ahnt nicht, was dazu gehörte, sie zu drehen, ja, daß der Kameramann oft genug sein Leben aufs Spiel setzte.
Wurde in dem Film „Flieger, Funker, Kanoniere“ ein Querschnitt durch die gesamte deutsche Luftwaffe gegeben, so beschäftigte sich ein zweiter Ufa-Kulturfilm „Seeflieger“ mit einem Teilgebiet, nämlich mit jenen Verbänden, die den Schutz der deutschen Küsten übernommen

Eine eindrucksvolle Szene aus dem Tobis-Film unserer deutschen Luftwaffe „D III 88“, der unter der Spielleitung von Herbert Maisch und der flugtechnischen Leitung von Hans Bertram gedreht wurde. In Hauptrollen Christian Kayssler und Otto Wernicke





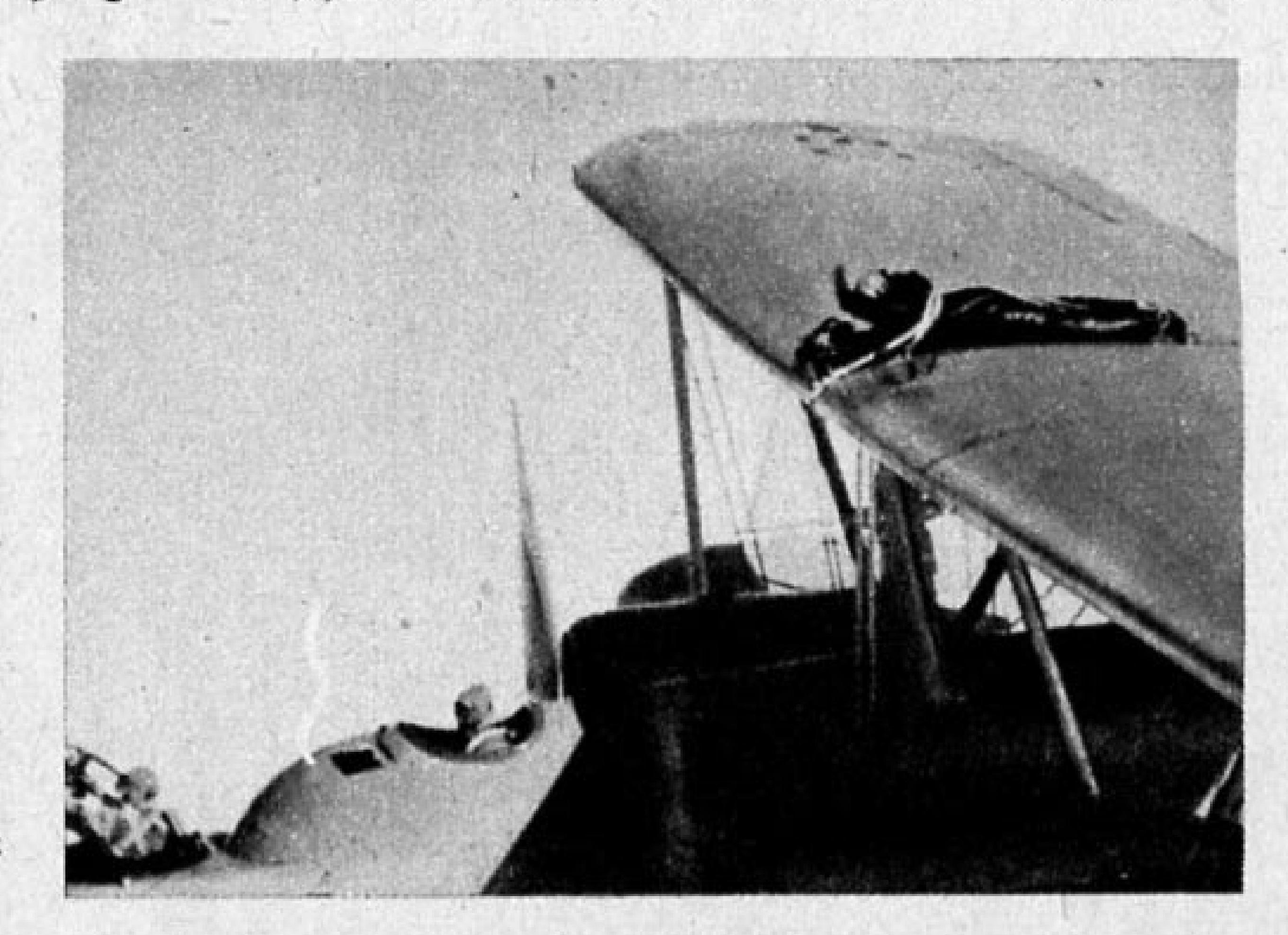
„Hau ruck, Jungens!", ruft Otto Wernicke als Werkmeister in dem Film „D III 88" den Männern vom Bodenpersonal bei der Bombenbeförderung zu

haben, mit den Einheiten der Marine zusammenwirken und zum Teil auch auf den Schiffen unserer Flotte stationiert sind, um als Aufklärer Dienst zu tun. Wieder ein anderer Film — er wurde von E. K. Beltzig für die Terra hergestellt — beschäftigt sich mit den Fallschirmschützen und ein weiterer von der Ufa unter der Regie von Hermann Boehlen gedrehter Kulturfilm „Die Jüngsten unserer Luftwaffe" mit den Fliegertechnischen Vorschulen. Der Kulturfilm ist ein wichtiges aufklärendes und belehrendes Instrument, aber er bleibt durch seine Kürze beschränkt. Den breitesten Raum eines Filmprogramms nimmt natürlich der Hauptfilm ein.

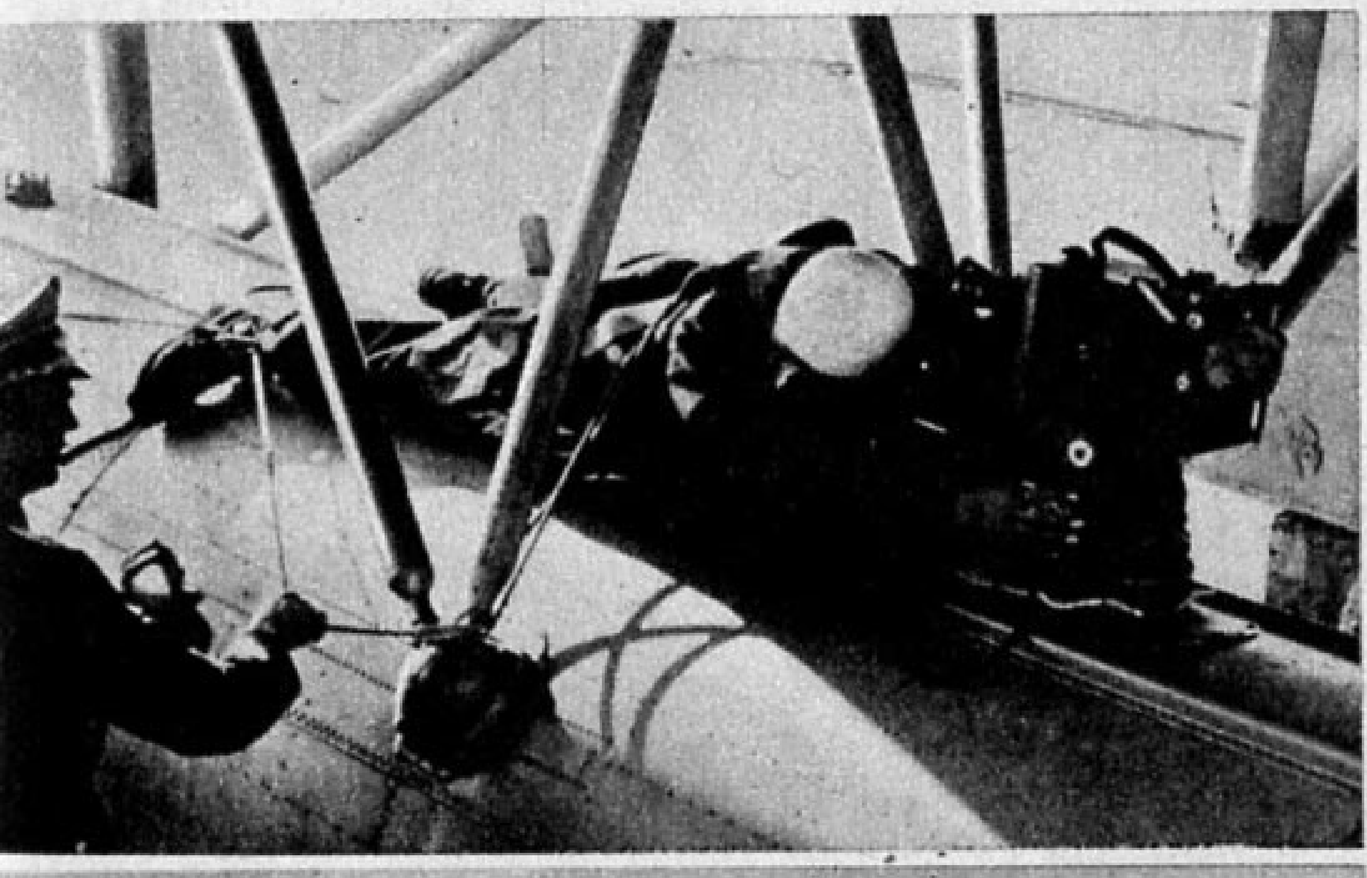
Bisher wurden in Deutschland zwei große abendfüllende Spielfilme hergestellt, in denen die Luftwaffe eine Rolle spielt. „Pour le mérite", ein Ufa-Film unter der Spielleitung von Karl Ritter, und der Tobis-Film „D III 88", den Herbert Maisch inszenierte.

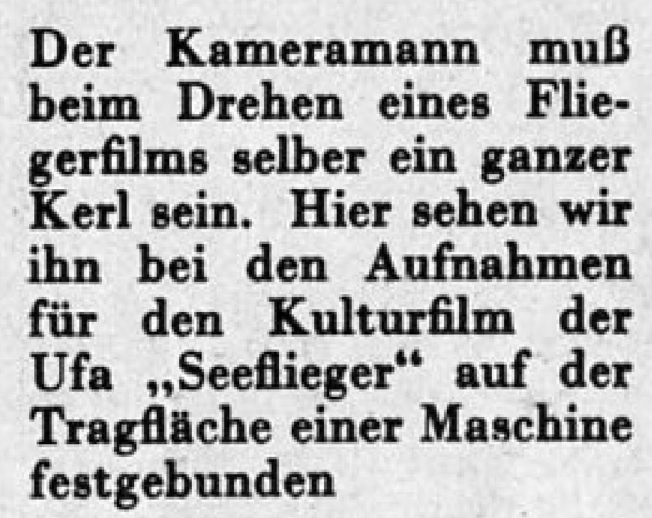
Verbindung abgerissen! Hochspannung in der Funkerstation des Fliegerhorstes, der nach einer überfälligen Besatzung fahndet. — Ein packendes Bild aus „D III 88"

Der Film „Pour le mérite", dessen Drehbuch Prof. Karl Ritter und Fred Hildenbrandt schrieben, beginnt im letzten Kriegsjahr, zeigt den Zusammenbruch, die Zerschlagung unserer Kriegsfliegerei, das Wiedererwachen des deutschen Fliegergeistes in der Segelflugbewegung auf der Rhön und schließt mit der Schaffung der neuen deutschen Luftwaffe. Das Geschehen spannt sich also in einer Fülle von Bildern und geschichtlichen Erinnerungen über zwei schicksalsschwere Jahrzehnte. Im Mittelpunkt steht ein Mann, der Staffelführer aus dem Weltkrieg, der Pour le mérite-Flieger, der durch das Dunkel der Nachkriegszeit geht, um schließlich wieder in der jungen deutschen Luftwaffe seinen Platz und damit die Erfüllung seines Lebens zu finden.



Das Interessante an diesem Filmwerk ist, daß zu dem dramatischen Geschehen nichts erfunden oder hinzugefügt wurde, sondern alle geschilderten Ereignisse haben sich tatsächlich ereignet, sind also historisch echt. In „D III 88", dessen Idee Hans Bertram, Alfred Stöger und Heinz Orlovius erdachten, spielt unsere Luftwaffe selbst die Hauptrolle. Gewiß, auch eine Handlung ist vorhanden — sogar eine äußerst dramatische und mitreißende, auch eine





Der Kameramann muß beim Drehen eines Fliegerfilms selber ein ganzer Kerl sein. Hier sehen wir ihn bei den Aufnahmen für den Kulturfilm der Ufa „Seeflieger" auf der Tragfläche einer Maschine festgebunden

... ein anderes Mal vertäut er sich mit seinem Apparat auf einem der Schwimmer des Flugzeuges



Hier hat sich der Kameramann Erwin Bleek-Wagner bei den Aufnahmen für den von der Ufa herausgebrachten ersten Film der deutschen Luftwaffe „Flieger, Funker, Kanoniere" unter der Regie von Dr. Martin Rikli einen etwas bequemeren Platz gewählt

Reihe von Menschen bringt uns der Film nahe, Männer, die wahrhafte Kerle sind, prächtige Menschen und gute Soldaten, Hauptdarstellerin jedoch ist die Luftwaffe in allen ihren Teilen. So entstand ein Gegenwartsfilm, dem — da er gerade zu Beginn des Polenfeldzuges seine Uraufführung erlebte — vom Schicksal die besondere Aufgabe zufiel, dem ganzen deutschen Volke zu zeigen, welcher Geist seine Luftwaffe beherrscht und wie geborgen es sich in ihrem Schutze fühlen darf.

Betrachtet man diese beiden Filme als Auftakt für weitere Luftwaffenfilme, dann bergen ihre Stoffe eine klare Verpflichtung für künftige Werke; denn obwohl es sich um innerlich wie äußerlich recht verschiedene Filme handelt, läßt sich der Beginn einer thematischen Linie deutlich erkennen: „Pour le mérite“ schildert den Weg vom Weltkrieg durch die Zeit des Niederganges bis zur Schaffung der Luftwaffe, „D III 88“ spinnt den Gedanken fort, indem das scharfe Schwert, das Hermann Göring schmiedete, gezeigt wird, ehe es zuschlagen mußte.

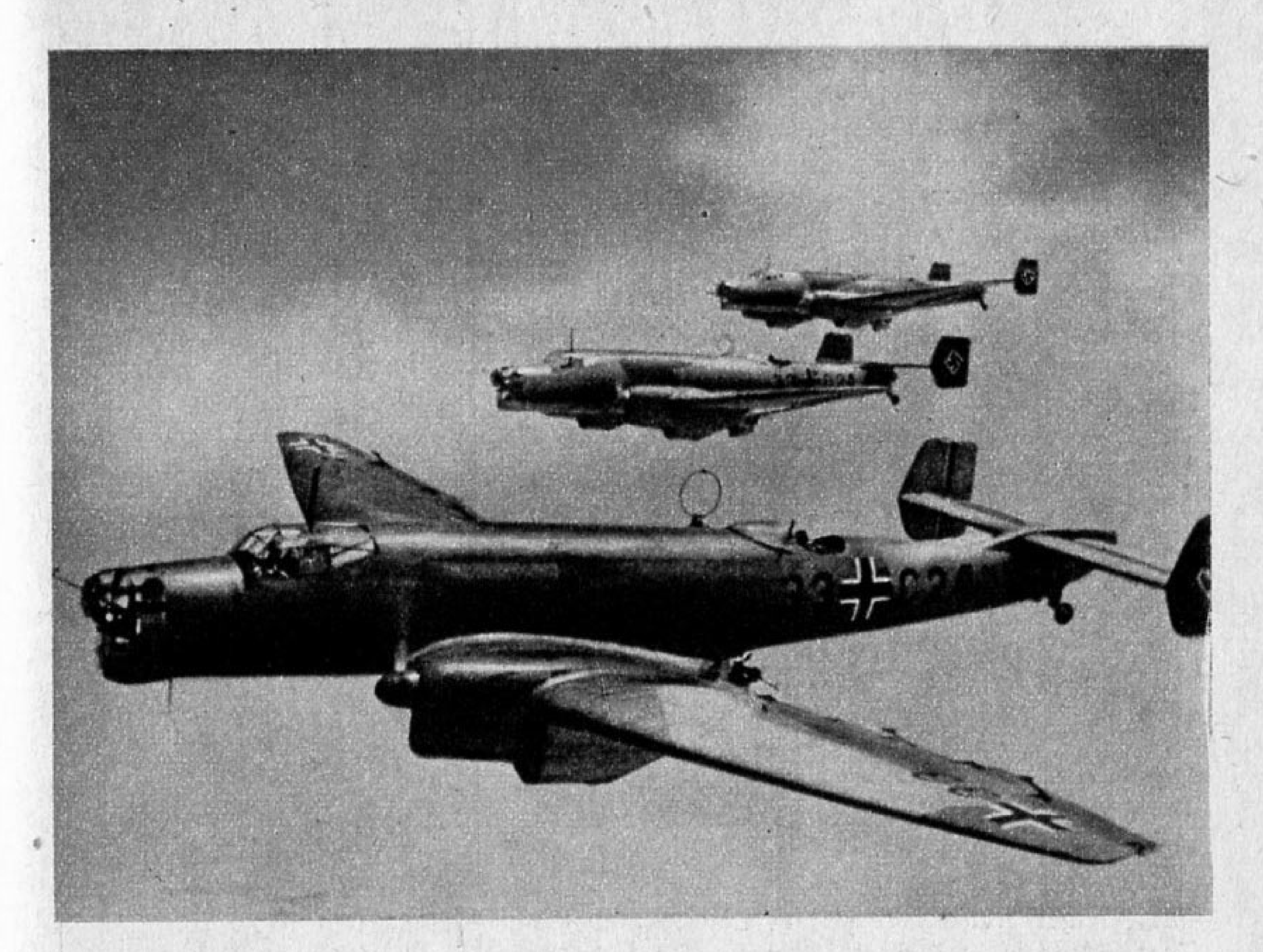
Alle Filme, von denen die Rede war, wurden mit Unterstützung des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe hergestellt. Das enge Zusammenwirken zwischen den militärischen Stellen und der Filmindustrie hat zuwege gebracht, daß es keine Luftwaffenfilme gibt, die innerlich verlogen und unwahr sind. Es wird sie aller Voraussicht auch niemals geben, denn Fliegerfilme lassen sich nicht im Atelier herstellen, wenn sie echt wirken sollen. Diese „Echtheit“ ist nicht durch technische Mätzchen zu ersetzen, sondern kann nur entstehen, wenn die Luftwaffe selbst „mitspielt“. Daß hierzu aber nur dann die Genehmigung erteilt wird, wenn die Sicherheit besteht, daß der Film in seiner ganzen Anlage dem Geiste der deutschen Luftwaffe entspricht, ist eine Selbstverständlichkeit.

Film und Luftwaffe sind in den vergangenen fünf Jahren gute Freunde geworden. Die Möglichkeiten ihrer Zusammenarbeit sind aber noch lange nicht erschöpft. Die Luftwaffe hat so viele und so interessante Gesichter, daß wir noch viele Filme erleben werden, die sich mit ihr beschäftigen, zumal auch die Filmtechnik immer neue Fortschritte macht, die sie befähigt, dem Filmbesucher Bilder von höchster Eindringlichkeit und Schönheit zu zeigen.

Zum Schluß sei noch einer Filmgattung gedacht, von der man wenig spricht und die doch niemand missen möchte: der Wochenschau. Gerade in unserer Zeit weltgeschichtlicher Entscheidungen, die unsere Luftwaffe täglich vor große Aufgaben im Dienste der Verteidigung des deutschen Luftraumes und des Gegenangriffes auf unsere Feinde stellt, sind den kurzen, dokumentarischen Bildstreifen der Wochenschau allergrößte Bedeutung beizumessen. Hat uns schon in der Zeit des Friedens der Filmberichter der Wochenschau die neuen Flugzeugmuster unserer Jäger, Kampfflieger und Fernaufklärer, die Tätigkeit unserer Flakartillerie und das Wirken der Luftnachrichtentruppe in der Garnison und im Manöver sinnfällig vor Augen geführt, begleiteten die der Luftwaffe zugeteilten Kriegsfilmberichter unsere fliegenden Verbände im polnischen Feldzug, so zeigen sie, die ihr Leben ebenso heldenmütig einsetzen wie ihre kämpfenden Kameraden, uns immer wieder, was unsere Luftwaffe in dem großdeutschen Freiheitskampf leistet, den unser Volk heute zu bestehen hat. Die Filmkameramänner stehen heute als Angehörige der Luftwaffe Seite an Seite mit ihren Kameraden der fliegenden Verbände, der Flak und der Luftnachrichtentruppe und führen ein lebendiges Tagebuch ihrer Waffe, das über den Tag hinaus ein Dokument für die Zukunft werden wird.



Zum Start angetreten. Aufnahme aus dem Ufa-Film „Seeflieger“, der unter der Spielleitung von Dr. Martin Rikli gedreht wurde



Deutsche Kampfflugzeuge, einige der Hauptdarsteller in dem wirkungsvollen Kulturfilm „Flieger, Funker, Kanoniere“

Eine Kampfszene aus dem gleichen Film



BAUKUNST

unter den Schwingen des Adlers



Der Adler mit seinen weitausgebreiteten Schwingen ist zum Symbol der machtvoll aufstrebenden Luftwaffe geworden

Die Architektur in der Luftwaffe

Als Motiv künstlerischer Gestaltung, als Vorwurf zu Schöpfungen der Dichtung und der bildenden Künste, hat der Fluggedanke eine bedeutende Rolle gespielt. Das ist nicht verwunderlich, denn seit dem Morgendämmern der Geschichte ist der Mensch von der Sehnsucht bewegt worden, sich gleich dem Vogel, von aller Erdenschwere befreit, zum Himmel zu schwingen. So sind uns auf dem Wege vom Flugtraum der Menschheit bis zur Wirklichkeit der Fliegerei viele Kunstwerke zu Merksteinen der Entwicklung geworden. Als Gegenstand der Malerei, der Dichtung und — mit stärkeren Einschränkungen — auch der Bildhauerei wird die Luftfahrt selbstverständlich in dem Maße erhöhtes Gewicht erhalten, wie sie im Dasein der Menschen an Bedeutung gewinnt.

Eine zweite Frage ist es, ob das große aus Wagemut und Erfindungsgeist gewordene Wunder des Fliegens, das uns eine neue Dimension im Weltenraum erschloß, die Kunst so tiefgreifend zu beeinflussen vermag, daß es ihrer Formkraft neue Quellen eröffnet, daß es sie mit einem bisher unbekannten Lebensgefühl beschenkt und ihr ein Blickfeld von ungeahnter Weite auftut — kurzum: daß es sich schöpferisch auf den künstlerischen Stil auswirkt. So wie man sich in der Malerei eine Umwälzung der Perspektive aus dem Erlebnis des Höhenfluges und ein neues Empfinden für die lichtdurchflutete Skala der Farbwerte beispielsweise in der Art vorstellen könnte, in der Peter Supf neben der Landschaft von der „Luftschaft" spricht. Oder wie man in der Musik eine neue „Sphärenharmonie" entdecken könnte, die ihr aus dem Bereich des Fliegerischen zuströmt.

Wie steht es nun mit der Architektur, also jener Kunst, in der das Zweckmäßige mit dem Künstlerischen die stärkste Verbindung eingeht? Sind die Bauten, die — um das uns nächstliegende Beispiel zu nehmen — im Laufe der letzten Jahre auf dem Gebiet der Fliegerei

Mannschafts-Speisesaal in einem Fliegerhorst. Die großzügige Holzdecke mit der heraldischen Malerei gibt dem Raum bei aller repräsentativen Würde einen warmen, anheimelnden Charakter



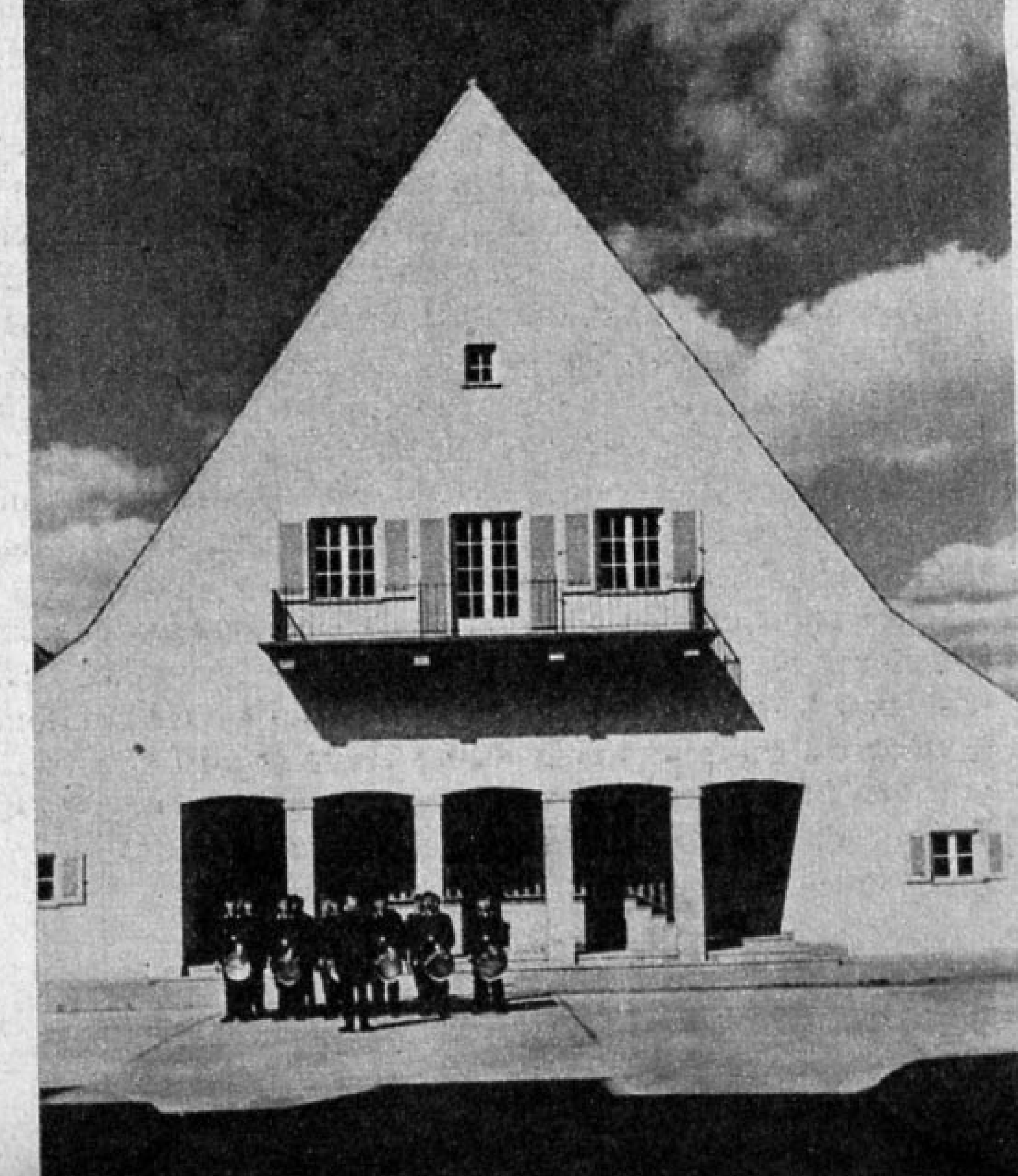
und insbesondere der Luftwaffe entstanden sind, Erscheinungsformen der allgemeinen architektonischen Entwicklung, die sich von Gebäuden und Anlagen des Staates und der Verwaltung, der Kunstpflege und der Wirtschaft nur durch ihre besondere Bestimmung unterscheiden, aber durch nichts mehr? Gerade in Deutschland ist im Auftrag der Luftwaffe nach wahrhaft großzügigen Plänen so viel Neues und Schönes an Flughäfen, Fliegerhorsten, Kasernen und ganzen „Fliegerstädten" geschaffen worden, daß hier ein reichhaltiges Anschauungsmaterial vorliegt.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß auch die Baukunst, die sich während der jüngsten Vergangenheit im Rahmen der Luftwaffe entfalten konnte, in erster Linie von der Baugesinnung gespeist und getragen wird, die sich aus der Erneuerung unseres gesamten Kulturlebens durch die nationalsozialistische Weltanschauung ergibt. Das ist die Grundlage, auf der sich auch die architektonischen Leistungen erheben, die dem dritten Wehrmachtteil ihr Entstehen verdanken. Hier wie überall an den Bauten des Großdeutschen Reiches erkennen wir die gleichen Züge wieder: klare und saubere Grundrisse, Übersichtlichkeit und eine auch im Repräsentativen waltende Gradlinigkeit, die allen hohlen „Fassadenmätzchen" abhold ist. Das Gesetz des Zweckes gilt hier wie bei allen anderen Baulichkeiten unserer Zeit. In den Räumen eines Verwaltungsgebäudes soll gute und durchgreifende Arbeit geleistet werden können, ein Theaterbau muß die moderne Bühnentechnik zu ihrem Recht kommen lassen und die Zuschauer zu einer Erlebnisgemeinschaft zusammenfassen, und eine Sportanlage soll Raum und Mittel für die bestmögliche körperliche Ertüchtigung bieten. Nicht anders wird von jeder Architektur in der Luftwaffe zuerst verlangt, daß sie ihren Zweck auf die denkbar einfachste und vollendetste Weise erfüllt, daß sie also der militärischen Ausbildung und der Durchführung eines gesicherten und reibungslosen Flugbetriebes mit dem ganzen Drum und Dran der hochentwickelten Technik dient.

Drei eindrucksvolle Beispiele schöner Bauten unserer Luftwaffe, die sich harmonisch dem Stil der Landschaft einfügen. Links: Gebäude eines Fliegerhorstes an der friesischen Küste

Unten: Ein Fliegerhorst in Bayern, der sich in seiner großzügigen hellen Weite dem Land in höchster künstlerischer Vollendung anschmiegt





Wie anders nimmt sich dieses Haus einer kleinen „Fliegerstadt" bei Berlin gegenüber der ziegelroten „Ritterburgenpracht" der Kasernenbauten aus den vergangenen Jahrzehnten aus!



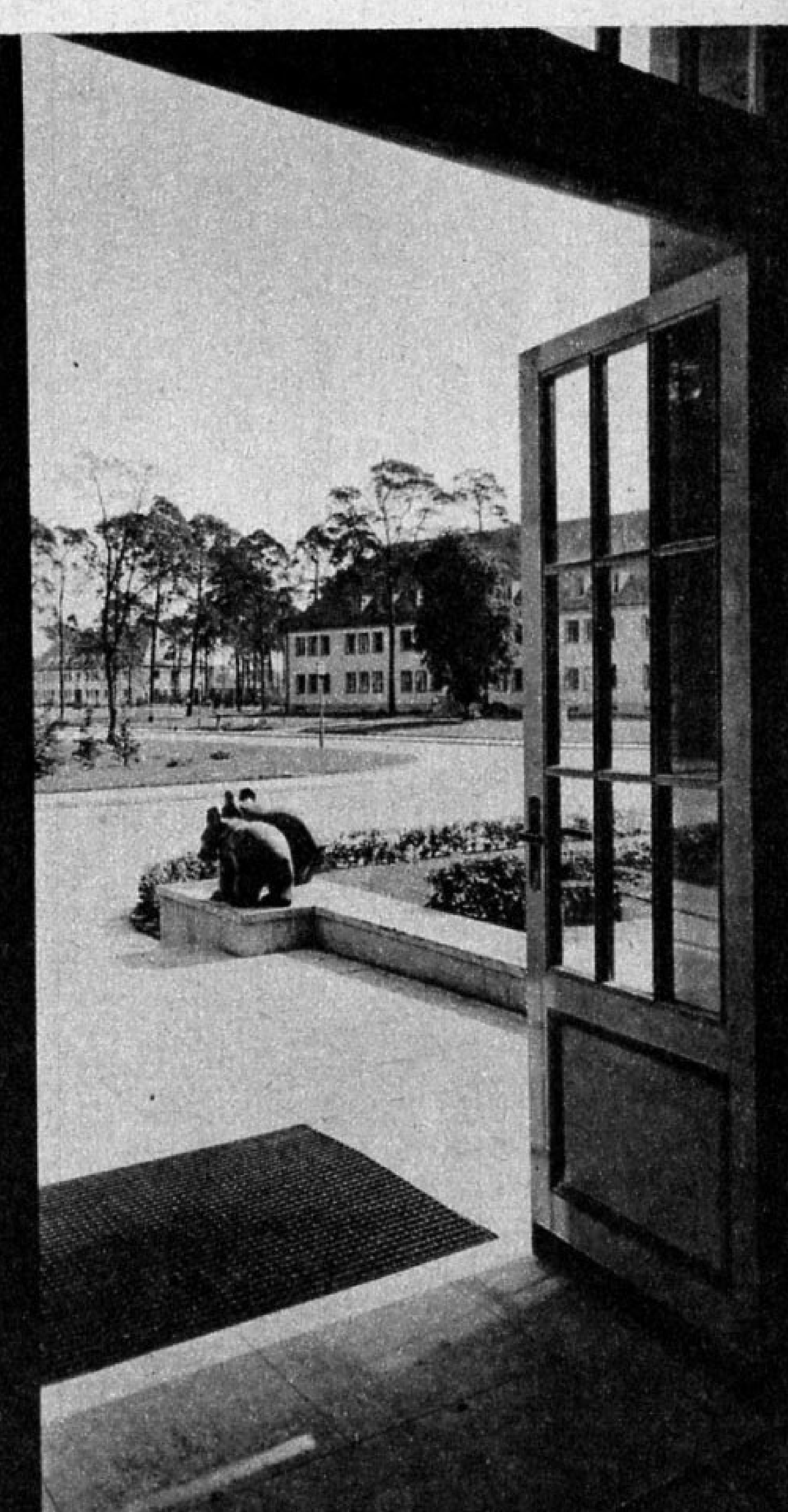
Flughalle auf einem Fliegerhorst an der Ostseeküste. Gründlich durchdachte Zweckmäßigkeit hat diesen Bau vor allem geschaffen — und doch ist aus dem Zusammenspiel von Formensinn und Sachlichkeit ein vorbildliches Kunstwerk geworden

Aus dieser Aufgabestellung ergeben sich für den Architekten von vornherein bestimmte Notwendigkeiten und Erfordernisse, an die er gebunden ist, wenn seine Lösung Bestand haben soll. Aber sein Werk ist damit nicht erschöpft, jedenfalls dann nicht, wenn die Baukunst zugleich der künstlerische Ausdruck einer Weltanschauung, eines Zeitgeistes, einer Volksgemeinschaft sein soll, wenn ihr das Ziel gesetzt wird, steinerner Zeuge einer selbstbewußten Kultur zu sein — wie das in allen großen Epochen der Weltgeschichte der Fall gewesen ist. Die „Neue Sachlichkeit", das zum Schlagwort entwertete Baudogma einer überlebten Vergangenheit, entstand wohl aus dem Gegensatz zu einer überladenen „Fassadenkunst", in der sich die Form in haltlosen Schnörkeln ganz von ihrem Inhalt zu lösen drohte, sie wurde aber bald zu einer hartnäckigen Formel gegen jeden gesunden Farben- und Formsinn, in dem sich jedes schöpferische Künstlertum — über die Erfassung des rein Zweckmäßigen hinaus — auszuwirken sucht. Die „Neue Sachlichkeit" machte aus der Not eine Tugend, weil sie aus sich nicht die Kraft zu schöner Formgebung und eigenwilligem Schmuck, zu einem im tiefsten Sinne des Wortes eigenen Stil fand, sondern in toten Blöcken, nackten Betonmauern und entblößten Eisenträgern erstarrte.
Wenn wir die Bauten der deutschen Luftwaffe in allen Gauen unseres Reiches betrachten, wird uns zur Gewißheit, daß wir dieses Zwischenstadium der Kunstentwicklung längst überwunden haben, daß wir zu einer Architektur gelangt sind, in der das Zweckmäßige mit dem Repräsentativen, das Nützliche mit dem Schönen zu einem Stil zu verschmelzen beginnt. Aber noch mehr: wir erblicken an den architektonischen Leistungen der jüngsten Vergangenheit, wenn auch mehr oder minder tastend, die Zeichen einer Baukultur, in der das besondere Lebensgefühl im Fliegerischen — und seiner soldatischen Ausprägung in der Luftwaffe — zum Ausdruck drängt.
Luft und Licht, Weite und Beschwingtheit sind die Hauptelemente der Fliegerei — und sie sind unmerklich auch zu Stilelementen ihrer Baukunst geworden, so stark, daß wir uns von ihnen ergriffen und befreit fühlen, wenn wir die weiten Anlagen eines Fliegerhorstes betreten, über denen sich der Himmel höher zu wölben scheint als über den prächtigsten Bauten der Großstädte, oder wenn wir uns von der Mitte des Rollfeldes aus die langgestreckten Hallen und Gebäude eines Flughafens betrachten, die in ihrem Rhythmus die Hinwendung zum unendlichen Luftraum zu unterstreichen scheinen.
Gewiß sind für diese architektonische Gestaltung Zweckmäßigkeitsgründe maßgebend gewesen, und in den meisten Fällen würden die Baumeister auch nicht zugeben, daß sie mit ihren Schöpfungen so weitgehende Absichten verbunden haben. Aber eine Halle wäre für die

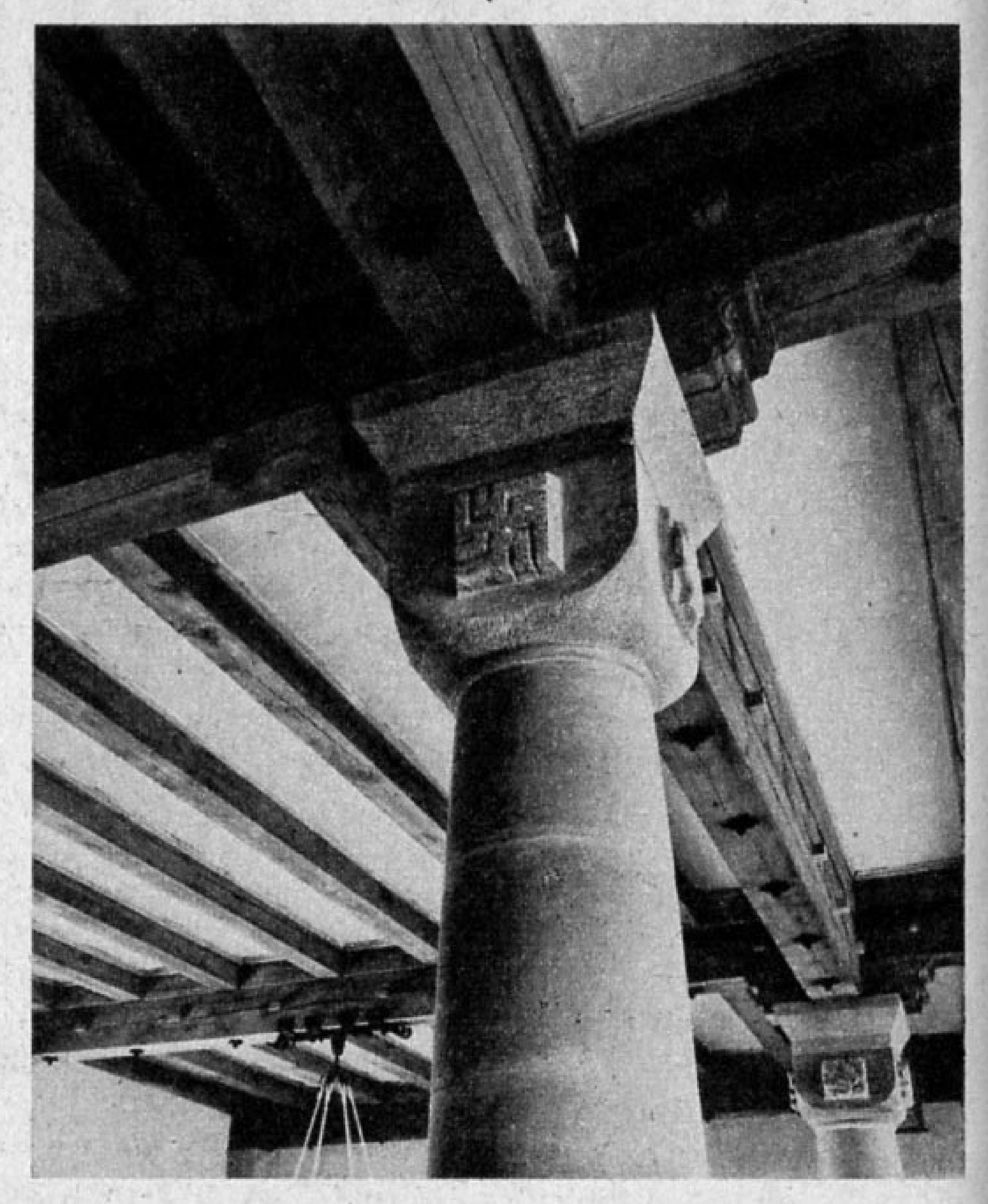
Fliegerfigur an der Luftkriegsakademie in Gatow



Blick aus einem Haus der großzügigen Anlagen des Regiments General Göring



Wie ein Sinnbild der geschlossenen Kraft unserer Luftwaffe mutet dieser Pfeiler unter dem wuchtigen Holzgebälk eines Gemeinschaftsraumes in einem Fliegerhorst an



Unterbringung der Maschinen vielleicht ebensogut zu gebrauchen, wenn ihr die letzte Beschwingtheit im Zusammenklang der elegant hochstrebenden Pfeiler fehlte. Hier wirkt doch schon ein Mehr, ein Stilgefühl, das aus dem Fliegerischen selber wächst und das selbst den Architekten in seinen Bann schlägt, der ursprünglich mit der Luftwaffe nichts zu tun gehabt haben mag.

Luftwaffe — das bedeutet außerdem männliche Kraft, Verbundenheit mit dem Heimatboden trotz der himmelstürmenden Weitensehnsucht, soldatische Knappheit und Schutz des Reiches. Auch das will in der Architektur mitschwingen. Wenn man Gelegenheit hat, Fliegerhorste und Flughäfen der Luftwaffe in verschiedenen Gegenden des Großdeutschen Reiches zu besuchen, steht man immer wieder stark unter dem Eindruck des landschaftlichen Charakters der Bauten. Wie reizvoll ist der Fliegerhorst an der Nordseeküste dem friesischen Wohnstil angepaßt, ohne dadurch auch nur das geringste an seiner großzügigen Weite einzubüßen, wie organisch fügt sich der Flughafen eines in Mitteldeutschland stationierten Geschwaders der milden hügeligen Landschaft ein!

Überall bekommen wir das Gefühl, daß auch die unbewußt wirkenden Kräfte der baulichen Umgebung dazu beitragen, aus den Männern, die hier militärisch und fliegerisch geschult werden, wahre Soldaten der Luftwaffe zu machen. Es ist gewiß nicht gleichgültig, von welchen Wänden wir umgeben sind und auf welche Fassaden und Anlagen während des täglichen Dienstes unser Blick fällt! Still aber beharrlich sind die Einflüsse, die von diesen Eindrücken auf uns ausgehen. Es ist eine fruchtbare Einsicht, die im Rahmen der Luftwaffe so erfreuliche architektonische Leistungen entstehen ließ und in das Gesamtwerk der soldatischen und fliegerischen Erziehung einfügte. Wir stehen erst an den Anfängen des umwälzenden Geschehens, das mit dem Nationalsozialismus begann und in der kriegerischen Bewährung unserer Tage seine tiefste Sinngebung erfährt. Auch die Architektur hat hier eine große Sendung zu erfüllen.

Um das leibliche Wohl

Vom leiblichen Wohl des Soldaten zu sprechen — ganz gleich, ob er nun den feldgrauen oder den graublauen Rock trägt — ist eigentlich eine Sache, die für Bücher nicht ganz „hoffähig" zu sein scheint, obwohl Essen und Trinken, wie ein gutes altes Sprichwort sagt, Leib und Seele zusammenhalten und die Montur, leider gibt es kein gutes deutsches Wort hierfür, nicht nur wesentlich für den Gesundheitszustand des Soldaten ist, sondern auch seinen Kampfwert mitbestimmt. Die deutsche Luftwaffe ist erst fünf Jahre alt. Die Männer, die in ihr dienen, tragen ein Ehrenkleid, das sich in mancher Hinsicht von den Uniformen des Heeres und der Marine unterscheidet, und die Besonderheiten ihres Dienstes haben es notwendig gemacht, sie mit Ausrüstungsstücken zu versehen, die ebenfalls keine Vorbilder kennen. Auch mit der Verpflegung unserer Flieger — ganz besonders während des Flugdienstes — ist es eine eigene Sache. Soll man also über all dies hinwegsehen, nur weil es bisher nicht üblich war, darüber ein Wort zu verlieren?

Die Motoren mahlen, kreisend drehen sich die blitzenden Scheiben der Luftschrauben ... Stunde um Stunde. Unter dem Flugzeug — zwei-, dreihundert Meter tiefer — dehnt sich weich und flockig die geschlossene Wolkendecke. Darüber spannt sich blau das Himmelszelt. Ein Bild des Friedens. Oh, wie herrlich wäre es, durch diese Zauberluftschaft (das Wort Landschaft paßt nicht recht!) in der gutgeheizten Kabine eines neuzeitlichen Verkehrsflugzeugs zu fliegen, sich bequem im Sessel zurückzulehnen ... vielleicht sogar eine gute Tasse Tee zu trinken. Den vier deutschen Fliegern im Kampfflugzeug, die weit nach Frankreich hineingeflogen sind und nun nach erfülltem Auftrag wieder in die Heimat zurückkehren, kommt dieser Gedanke nicht. In dicke, pelzgefütterte Kombinationen gehüllt, die Hände in warmen Handschuhen geborgen, so sitzen Kommandant und Flugzeugführer auf ihren Sitzen und lassen unablässig die Augen schweifen Der Friede der Umwelt kann täuschen. In jedem Augenblick vermag ein feindlicher Jäger von unten her durch das weiße Wolkenbett zu stoßen, um sich auf den Gegner zu stürzen. Die Flak allerdings wird heute mit ihren Feuerarmen nicht hinaufgreifen in diese Höhe; vor ihr sind wir sicher. Dafür aber ist es kalt und ungemütlich ... trotz der Kombination, trotz der Handschuhe. Das Thermometer für die Außentemperatur steht tief unter Null. Im Flugzeug kann man sich keine Bewegung machen. Also muß man frieren. Muß man?

Der Bugschütze ist vor ein paar Minuten in den Rumpf geklettert — klamm und durchgefroren, aber in seinen Augenwinkeln hatte ein lustiges Lächeln gesessen. Jetzt wird's klar, was er vorhatte. Wie ein Speisewagenkellner bester Schule erschallt es plötzlich im Führerstand: „Sandwichs! Heiße Fleischbrühe! Bitte Platz nehmen zum zweiten Frühstück!" Hurra ...! Wer langte da nicht gern zu? Die Becher dampfen. Wie gut ist eine heiße Suppe nach so langem Flug! Und da der Magen angeregt ist, schmecken die Butterbrote, die man ihnen mitgegeben hat, und auch die Landjäger. Nun macht der Flug noch einmal soviel Freude. Die Stunden bis zur Landung im Einsatzhafen vergehen rasch. Der brave Vogel wird von den Kameraden des Bodendienstes in Empfang genommen, um wieder startfertig gemacht zu werden, und während die „Schwarzen Jungs" ihr verantwortungsvolles Werk tun, meldet der Kommandant, schälen sich die andern aus den pelzgefütterten Umhüllungen und sitzen bald in der schmucken Fliegerbluse vor dem dampfenden Mahl. Am späten Nachmittag wandern sie durch die freundlichen Gäßchen des alten Städtchens an der Mosel, und die Mädel wenden die Köpfe nach den Fliegern, die mit Kragen und Schlips fast elegant aussehen und rechte Herzensbrecher zu sein scheinen.

„Schlipsträger!" sagen die Kameraden vom Heer. Es liegt ein kleiner, gutmütiger Spott in diesem Wort. Denn der Schlips ist etwas Zivilistisches, das der Soldat früher ablegte, wenn er den bunten Rock anzog. Bei den Fliegern ist es anders. Sie tragen keine Biese an der Hose, ihr Waffenrock ist ein Sakko mit einem fast „bürgerlichen" Kragen und Aufschlägen, die den Blick auf den gutgebundenen schwarzen Binder und das blaumelierte Hemd zulassen.

Auf der linken Brustseite aber glänzt der auffliegende Adler mit dem Hakenkreuz in den Fängen, das Hoheitszeichen der Luftwaffe.
Erinnert man sich noch, wie diese Uniform entstand? Als es noch keine Luftwaffe gab und der Deutsche Luftsport-Verband solange den Deckmantel bilden mußte, bis die Fesseln von Versailles durch den Führer gesprengt waren und die Luftwaffe sich als jüngster Wehrmachtteil frei und ungehindert entfalten konnte, brauchten diejenigen, die sich dem Neuaufbau der deutschen Luftmacht zur Verfügung stellten, eine einheitliche Bekleidung. Bei der Gestaltung dieser Bekleidung ging man von dem Grundsatz aus, Bewährtes vom Heer zu übernehmen, sonst aber grundsätzlich etwas Neues und der Eigenart der Luftwaffe Entsprechendes zu schaffen. So wurde schon der Bekleidung der Angehörigen des Deutschen Luftsport-Verbandes bei aller Wahrung des militärischen Charakters ein besonderer Ausdruck gegeben. Als dann am 1. März 1935 der Führer die neue deutsche Luftwaffe dem Heer und der Marine als dritten Wehrmachtteil zur Seite stellte, ergab sich einmal die Notwendigkeit, die Uniformierung der Luftwaffe an die Ausrüstung der bereits bestehenden beiden anderen Wehrmachtteile anzugliedern, zum anderen aber auch gleichzeitig in der Bekleidung einen deutlichen Trennungsstrich zwischen der militärischen und der sportlichen Fliegerei zu ziehen. Trotzdem sollten unnötige Kosten möglichst vermieden werden.
Außer der eigentlichen Uniform braucht der Flieger, ganz gleich, ob er nun zu den fliegenden Besatzungen, zum Bodenpersonal oder zu Sonderverbänden gehört, eine Reihe von Dingen, die für seine besondere Tätigkeit erforderlich ist. Da sind die Pelzstiefel zu nennen, die Sommer- und Winterkombinationen, die Kopfhauben und Augenbrillen, die Handschuhe, Höhenatmer und Fallschirm für die Männer in den Maschinen, nicht zu vergessen auch die heizbaren Handschuhe und Anzüge für diejenigen, die im Winter in offenen Flugzeugen in große Höhen aufsteigen müssen. Die Männer des Startdienstes brauchen bei Regenwetter weite und schwere Gummimäntel, die „schwarzen Husaren der Luft", die braven Bordwarte tragen bei der Arbeit an Motor und Zelle dunkle Kombinationen, die Fallschirmschützen wiederum brauchen ebenfalls Spezialanzüge. Kurz, eine auf das Wohl jedes einzelnen Angehörigen der Luftwaffe bedachte Führung sorgte für alles, was erforderlich war.
Ebenso verständlich ist es, daß ein Soldat, der unter so besonderen Umständen kämpfen muß wie der Flieger, der sich oft stundenlang in größten Höhen aufhalten muß, an den auch körperlich außerordentliche Anforderungen gestellt werden, einer Ernährung bedarf, die ihn frisch und kampffähig erhält. Eine mit Kaffee gefüllte Feldflasche reicht oft nicht aus, die Strapazen eines viele Stunden dauernden Winterfluges erträglich zu machen. Da bedarf es schon einer kräftigen Suppe, die in der Thermosflasche warmgehalten wird, und das gute Kommißbrot, das jedem Soldaten und selbstverständlich auch unseren Fliegern mundet, ist auch nicht das rechte, wenn es gilt, Männer, von denen höchste Leistungen gefordert werden, schnell und nachdrücklich zu sättigen und gleichzeitig noch ihren Nerven Aufbaustoffe zuzuführen.
Hier wurde die Ernährungswissenschaft zum wertvollen Helfer. Sie schuf den „Landjäger", eine Wurst, die nur sehr wenig Ähnlichkeit mit dem bürgerlichen Namensvetter hat, sondern ein Konzentrat ist, das aus Fleisch, Speck, Hefe-Extrakt, Molke, Soja, Trockenobst und Grüntrockenmasse besteht. Diese „geballte" Nahrung ist außerordentlich wohlschmeckend und nährwertreich. Sie ist hauptsächlich für Flieger und Luftlandetruppen bestimmt. Bleiben wir bei den militärischen Nährmitteln, die erst kürzlich eingeführt wurden! Da gibt es außer den „Landjägern" auch Drops, die Traubenzucker, Weinsäure, Molke, Fett und Grüntrockenmasse enthalten, und schließlich bekommen unsere Flieger noch Schokolade auf ihre Flüge mit, die aus Kakao, Soja und Kola zusammengesetzt ist.
Man sieht, daß die Soldatenkost unserer Zeit sich beträchtlich von der des Weltkrieges unterscheidet. Dennoch wäre es falsch, zu glauben, der Angehörige der Luftwaffe werde mehr oder minder durch „künstliche" Erzeugnisse der Wissenschaft ernährt. Im Gegenteil: die Grundlage bildet heute wie damals ein kräftiges und gutes Essen, das aus dem Kessel der Staffel kommt. Allerdings ... auch hier hat die Wissenschaft geholfen, Verbesserungen zu schaffen. Die Zeiten, da eigentlich nur Erbsen und Linsen aus der Feldküche oder aus dem großen Kochkessel

wirklich gut schmeckten, sind endgültig dahin. Auf die gute und schmackhafte Zubereitung des Mittagsmahls wird der größte Wert gelegt, und die Feldküche von heute, die ja unter den denkbar schwierigsten Voraussetzungen kocht, gestattet keineswegs nur Eintopfgerichte, sondern läßt das Dämpfen ebenso zu wie das Braten. Auch das berüchtigte Dörrgemüse, das „Drahtverhau" des Weltkrieges, ist selig entschlummert. Gewiß wird nicht immer, ganz besonders jetzt während des Krieges nicht, stets ausreichendes Frischgemüse vorhanden sein, dafür gibt es getrocknete Mohrrüben, Wirsing, ja sogar Sauerkraut. Auch Kartoffeln, deren Heranschaffung manchmal Schwierigkeiten bereiten dürfte, gibt es in getrockneter Form, die — gekocht — nicht von frischen zu unterscheiden sind. Daß Milcheiweiß, Soja, Molke, Hefe und andere Nährmittel eine Rolle spielen, wurde bereits angedeutet. Vor allem muß die Soldatenkost wohlschmeckend sein. Dazu bedarf es nicht allein guter Grundstoffe und wertvoller Gewürze, die hauptsächlich deutschen Ursprungs sind, sondern auch einer Zubereitung, die in jeder Beziehung das Beste aus den Nahrungsmitteln herausholt. Darum wird der Ausbildung des Küchenpersonals ein besonderes Augenmerk geschenkt und auch für starke Abwechslung in den Küchenzetteln gesorgt.
Neben der Küchenverpflegung erhält der Soldat der Luftwaffe das seit Jahrzehnten übliche und beliebte Kommißbrot, das aus Roggenmehl und Sauerteig hergestellt wird. Das Brot war und ist auch noch heute das wichtigste Verpflegungsmittel des Soldaten. Ihm folgt das Fleisch. Alle Erfahrungen lehren, daß der Soldat das Fleisch zur Aufrechterhaltung seiner Leistungsfähigkeit haben will und haben muß. Auch der Fisch hat mehr und mehr Eingang in die Soldatenküchen gefunden und erfreut sich großer Beliebtheit. Als Abendkost gibt es Wurstkonserven, Corned Beef und Rauchfleisch, Dauerwurst, Käse, Fischkonserven, auch frische Wurst, geräucherte Fische und Weißkäse. Selbst warme Abendgerichte erscheinen häufig auf dem Speisezettel unserer Flieger.
Braucht ein Erwachsener mindestens 3000 Kalorien, so muß der Soldat, der während seines Dienstes oft den Unbilden der Witterung ausgesetzt ist und von dem volle Hingabe auch bei schwerster körperlicher Arbeit gefordert wird, im Felde 3600, in der Heimat 3200 Kalorien haben. In vielen Fällen — also dort, wo an den Flieger über das normale Maß hinausgehende Anforderungen gestellt werden — hält die Ernährung hiermit Schritt und paßt sich an. Der Flieger erfüllt hohe Pflichten für Volk und Staat; so ist es eine Selbstverständlichkeit, daß ihm alles geboten wird, seine Leistungsfähigkeit zu erhalten und ihn zufrieden zu stellen.



Das NS-Fliegerkorps – Vorschule der Luftwaffe



Der Korpsführer des NS-Fliegerkorps, Generalleutnant Christiansen, beim Start zu einem der Deutschlandflüge, den großen Motorflugveranstaltungen des NSFK. Neben ihm Generaloberst Milch

Durch Erlaß des Führers und Reichskanzlers vom 17. 4. 1937 ist das NS-Fliegerkorps (NSFK) gegründet worden, um den fliegerischen Gedanken im deutschen Volke wachzuhalten und zu vertiefen, eine vor der militärischen Dienstzeit liegende fliegerische Ausbildung durchzuführen und die vielseitigen luftsportlichen Betätigungen in Deutschland einheitlich zusammenzufassen

Vorbereitungen zu einem Saalflugmodell-Wettbewerb des NSFK. Auch Herstellung und Erprobung dieser federleichten Modelle sind keine belanglose Spielerei, sondern der erste Schritt auf dem Wege zur fliegerischen Ertüchtigung unserer Jugend





Hochbetrieb auf dem großen Rhön-Segelflug-Wettbewerb, der unter Führung des NSFK alljährlich auf der Wasserkuppe, der Wiege der deutschen Segelfliegerei, durchgeführt wird

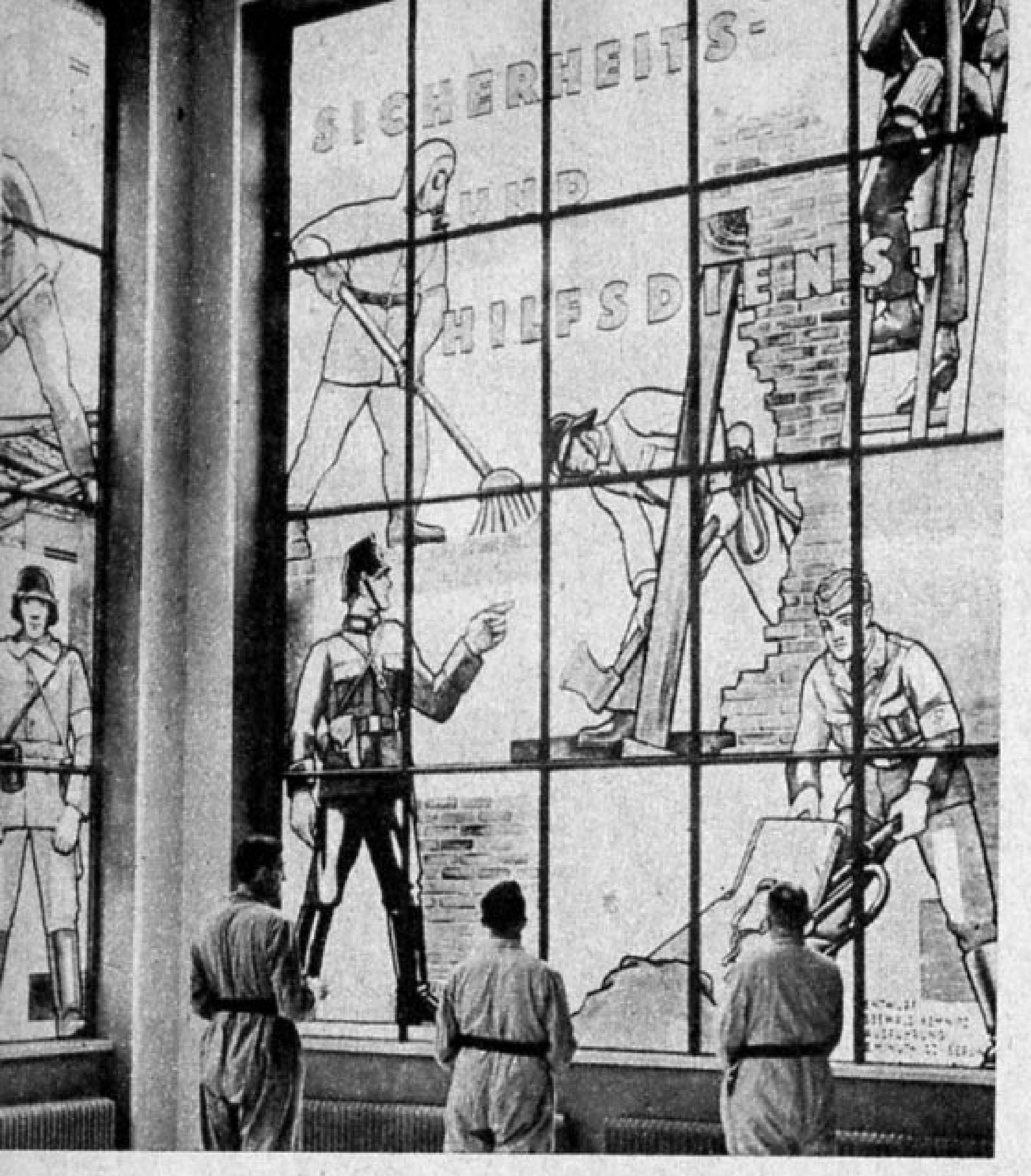




Flugschüler bei einem der regelmäßig vom NSFK veranstalteten Motorflugkurse, in denen ein fliegerisch gründlich ausgebildeter Nachwuchs herangezogen wird



Bei der Bedeutung, die dem NSFK für die vor- und nachmilitärische Ausbildung zukommt, darf in seinen Reihen selbstverständlich der Wehrsport nicht fehlen



Die Ehrenhalle in der Reichsluftschutzschule in Wannsee bei Berlin

Neben der Luftwaffe ist die gewaltige Organisation des Reichsluftschutzbundes eine der tragenden Säulen der deutschen Luftwehr, in ihr verkörpern sich als Selbstschutz die Opferbereitschaft des ganzen Volkes und der einmütige Wille, in dem uns aufgezwungenen Kampf zusammenzustehen und — jeder auf seinem Posten — das Reich gegen Luftangriffe des Feindes zu schützen. Die Luftschutzpflicht ist im totalen Krieg die notwendige Ergänzung zur Wehrpflicht

Jeder hilft mit! Übungen im Rahmen eines Jugend-Luftschutztages der HJ

LUFTSCHUTZ

Ehrendienst der Volksgemeinschaft



Ein Entgiftungstrupp der Stadt Berlin während einer Gasschutzvorführung bei der Vernichtung chemischer Kampfstoffe





Ansprache Generalfeldmarschall Görings bei der Fahnenweihe und Verpflichtung von 18000 Amtsträgern des Reichsluftschutzbundes im Sportpalast



Der Marschallstab im Tornister

Die Offizierlaufbahn in der Luftwaffe

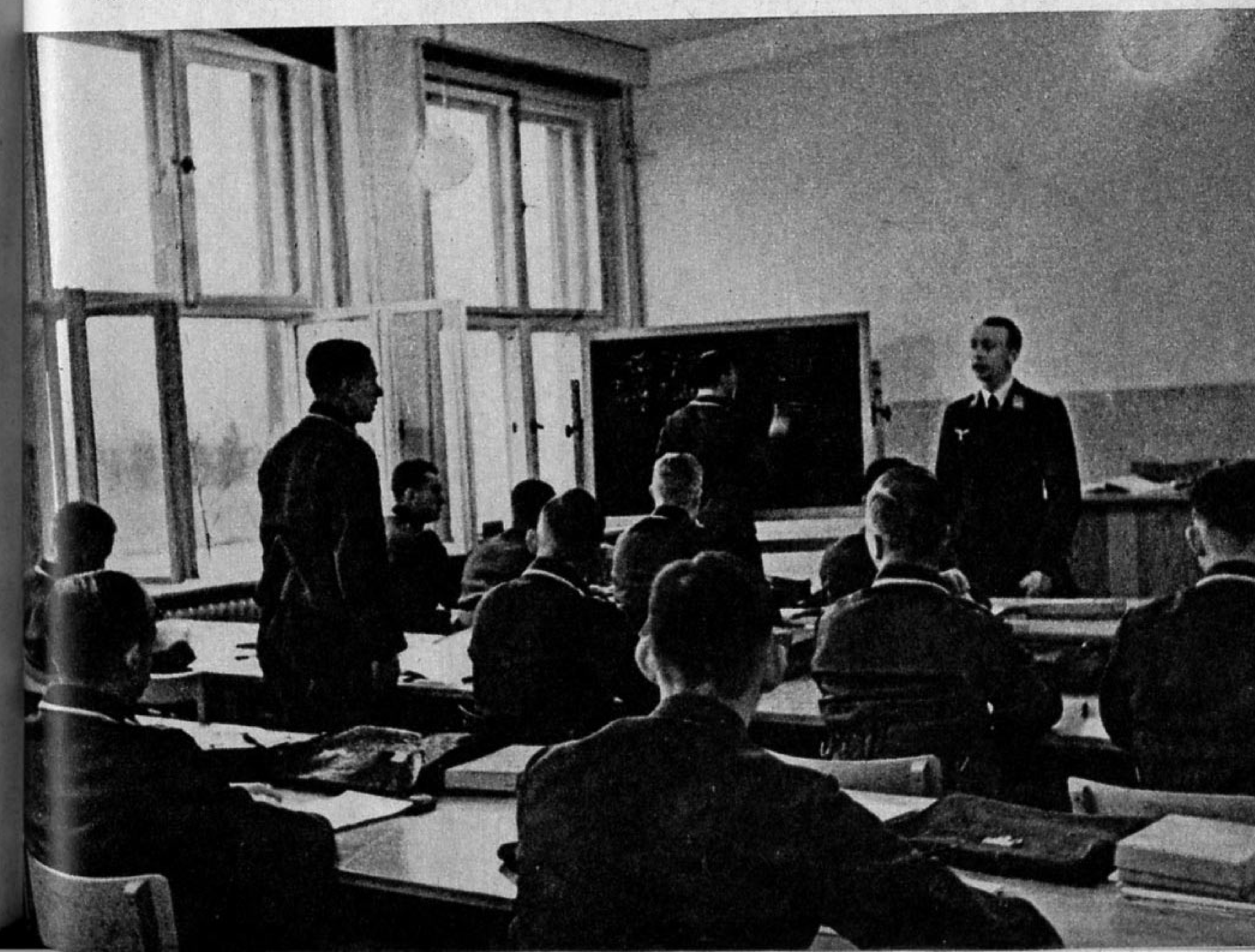
Die Wehrmacht ist nach dem Willen ihres Obersten Befehlshabers die letzte und höchste Schule für die Erziehung der männlichen deutschen Jugend zu vollwertigen Staatsbürgern des neuen Reiches. Die Dienstzeit in der Wehrmacht bildet also den Abschluß in der erzieherischen Gestaltung des jungen Deutschen. Der Wehrdienst beschränkt sich deshalb nicht auf die Ausbildung im Waffenhandwerk. Die Heranbildung der jungen Mannschaft zu Staatsbürgern, die sich ihres deutschen Volkstums bewußt sind und die ihre soldatische Geisteshaltung auch im bürgerlichen Leben bewahren, ist nicht minder wichtig.

Damit ist die hohe, verantwortungsreiche, aber auch unübertrefflich schöne Aufgabe des Offiziers bereits umrissen. Ihm ist das wertvollste Gut des Volkes, die Jugend, anvertraut. Sie soll er erziehen. Ihr muß er seine deutsche, seine nationalsozialistische Weltanschauung vorleben. Denn das beste Erziehungsmittel ist das Beispiel. Die jungen Männer aber, die bereits durch die Hitler-Jugend gegangen sind, erwarten neben der erstrebten militärischen Ausbildung im Wehrdienst den Abschluß und damit die Krönung der Erziehung, die ihnen der Führer vorgezeichnet hat. Für den Offizier gilt deshalb als Richtschnur das Wort des Führers: „Der völkische Staat wird dafür sorgen müssen, durch eine passende Erziehung der Jugend dereinst das für die letzten und größten Entscheidungen auf diesem Erdball reife Geschlecht zu erhalten."

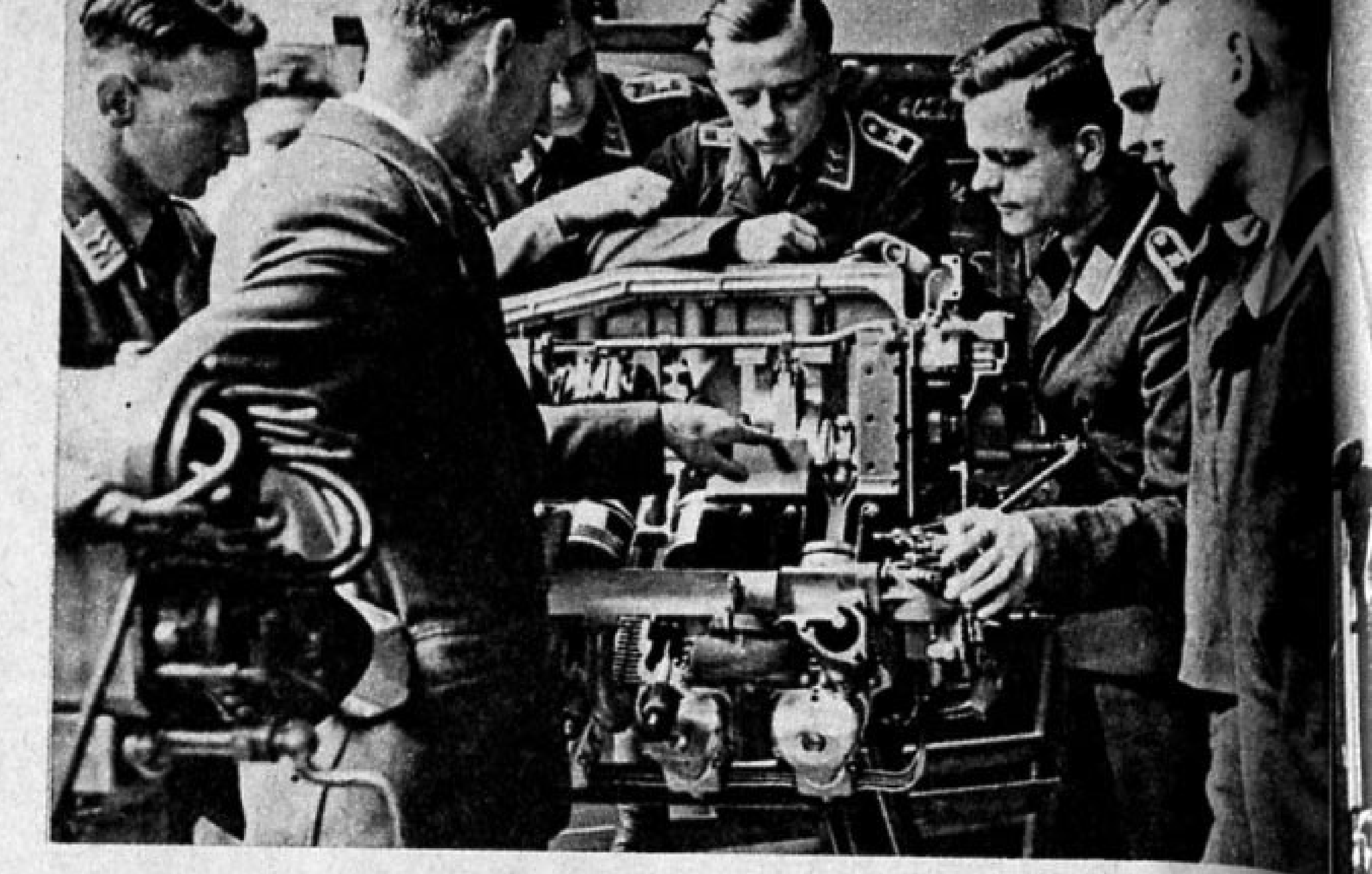
Der Offizierberuf verlangt volle Hingabe an den Dienst unter Hintansetzung der eigenen Person. Das setzt Lust und Liebe zur Sache ebenso voraus wie körperliche und geistige Eignung. Notwendig sind volle Gesundheit und ein kräftiger, durch Sport gestählter Körper. Verlangt wird eine gute Allgemeinbildung. Das Wichtigste jedoch ist der Charakter, der Wert der Persönlichkeit. Deshalb sind bei der Auswahl der Bewerber für die Offizierlaufbahn weder sportliche Höchstleistungen noch glänzende Schulzeugnisse ausschlaggebend. In dieser Hinsicht etwa vorhandene Lücken können noch beseitigt werden, Charaktermängel nicht.

Die Offiziere der Luftwaffe ergänzen sich während des Krieges aus Freiwilligen, die später — nach Bewährung in der Truppe — zum Fahnenjunker ernannt werden. Die Luftwaffe trägt damit einem besonderen Wunsche unserer einsatzfreudigen deutschen Jugend Rechnung.

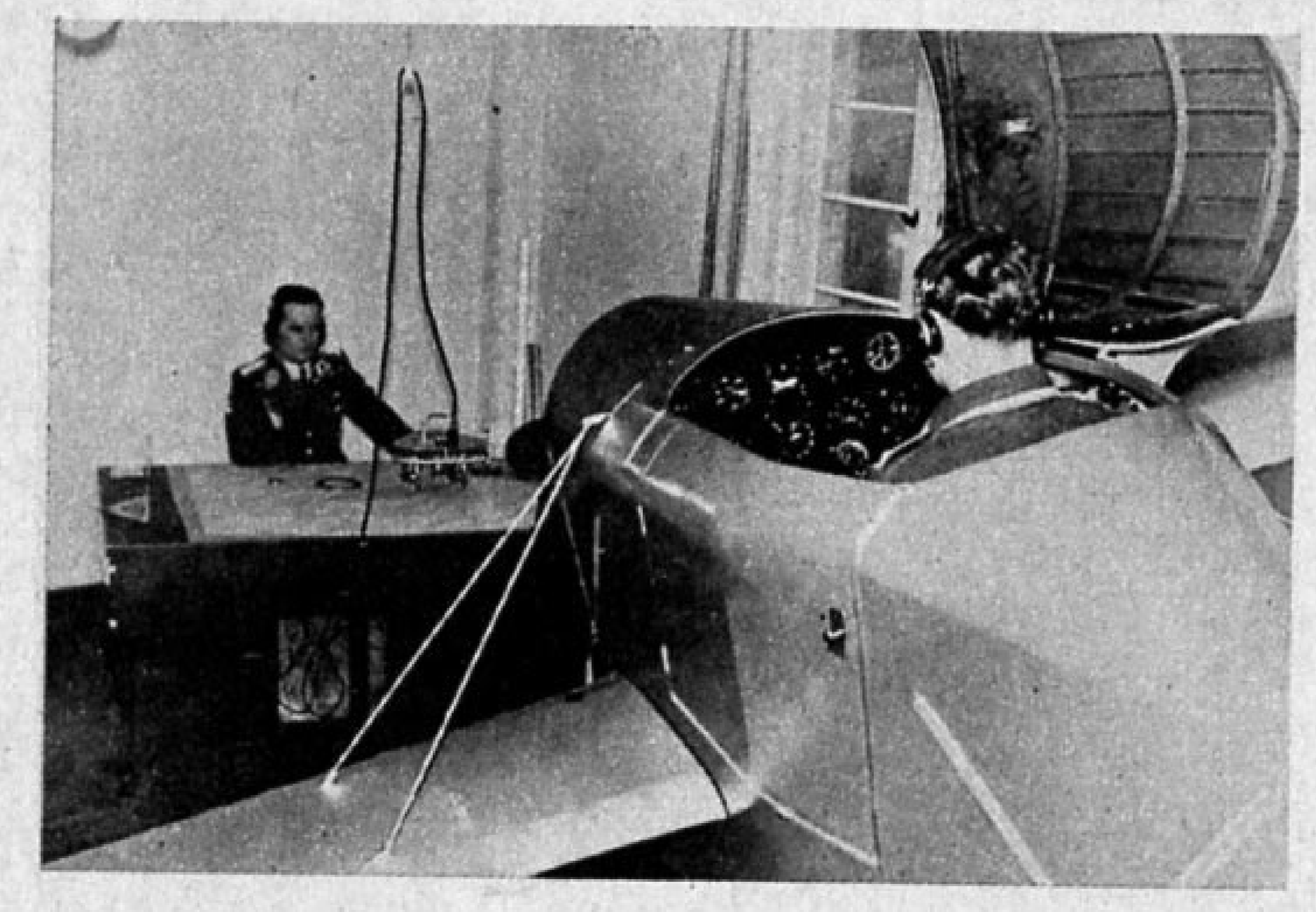
Links: Die militärische Grundausbildung ist selbstverständlich auch in der Luftwaffe das A und O der soldatischen Erziehung



Rechts: Unterricht in Lufttaktik, einem der theoretischen Fächer, die der werdende Offizier beherrschen muß



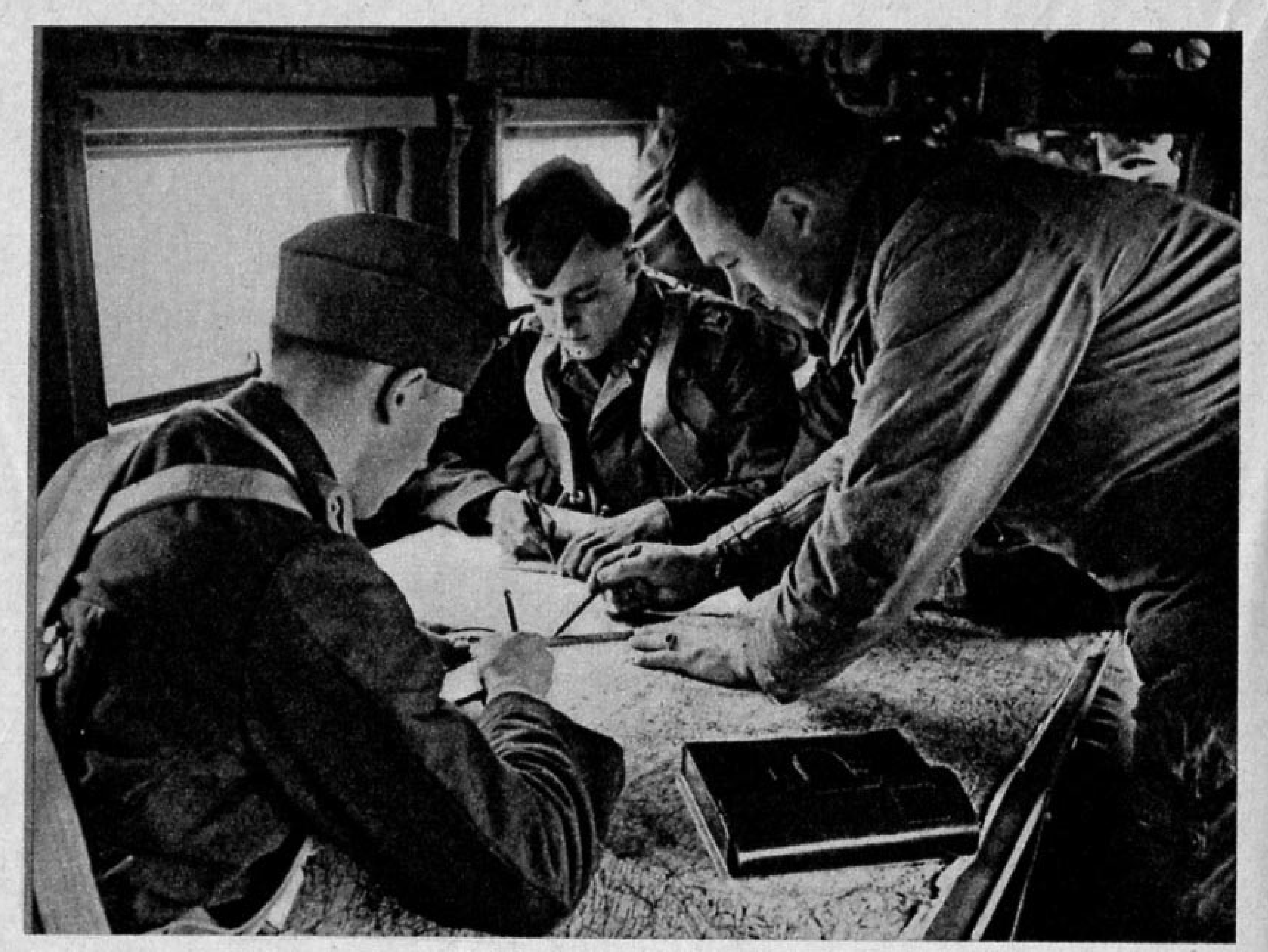
Motorenkunde am Modellquerschnitt, an dem der Lehrer die einzelnen technischen Vorgänge anschaulich erklären kann



Blindflugschulung an einem Modell, das durch den Deckel völlig gegen jede Außensicht abgeschlossen werden kann und das mit allen Instrumenten für den Blindflug ausgerüstet ist

Die Erfahrungen des Krieges haben erneut bewiesen, daß nur ein auf hoher Stufe stehendes Offizierkorps den zu stellenden Anforderungen entsprechen kann.
Nur wer von den idealen Aufgaben des Offizierberufs durchdrungen und bereit ist, Leib und Leben für Führer und Volk einzusetzen, soll diesen Beruf ergreifen.
Führer und Erzieher zur Wehrhaftigkeit zu werden, erfordert ganze Männer, die sich ihrem Berufe aus innerster Neigung und selbstloser Hingabe widmen. Sie müssen durch ihre Charakterveranlagung, ihren Persönlichkeitswert und ihre militärischen Fähigkeiten besonders hervortreten und nach dem Urteil ihrer Vorgesetzten die Eigenschaften besitzen, die von einem späteren Offizier als Führer und Erzieher zu fordern sind.
Voraussetzung für die Einstellung ist der Besitz des Reifezeugnisses (Abitur, Matura) einer höheren Lehranstalt. Nach dem Erlaß des Reichsministers für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung — E. IIIa 1947, W RV (b) v. 8. Sept. 1939 — wird von Sonderreifeprüfungen für Schüler der öffentlichen und der als Ersatz solcher anerkannten privaten höheren Schulen allgemein abgesehen. Einem Schüler der 8. Klasse wird bei Einberufung zum Wehrdienst das Reifezeugnis zuerkannt, wenn Führung und Klassenleistung des Schülers es rechtfertigen.
Außerdem gelten für die Einstellung folgende Bedingungen: Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit (Reichsangehörigkeit), Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, arische Abstammung, volle Tauglichkeit für den Wehrdienst, Unbescholtenheit und Straffreiheit, hervorragende sittliche, geistige und körperliche Eignung, Größe möglichst 1,70 bis 1,85 m, aber nicht unter 1,60 m, mindestens 17, jedoch nicht über 24 Jahre. Der Bewerber muß unverheiratet sein. Er muß wehrwürdig sein und darf nicht zu den Wehrpflichtausnahmen gehören. Die Zähne müssen vor der Einstellung instandgesetzt sein.

Rechts: Über dem abrollenden Bombenteppich, der die Vorstellung von einer zu Füßen dahingleitenden Landschaft verschafft, werden die jungen Flieger mit den Ziel- und Abwurfvorrichtungen an Bord eines Kampfflugzeuges vertraut gemacht



Der fliegende Hörsaal. Der Navigationsunterricht im Flugzeug selber ist schon eine höhere Stufe der Ausbildung. Die angehenden Offiziere unserer Luftwaffe werden hier mitten in praktische Aufgaben hineingestellt

Bewerber für eine der Offizierlaufbahnen der Luftwaffe — also sowohl für Fliegertruppe, Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe, als auch für die Sanitätsoffizierlaufbahn und das Ingenieurkorps — richten ihre Einstellungsgesuche an eine der vier Annahmestellen für Offizieranwärter der Luftwaffe:

Annahmestelle 1 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Berlin NW 40, Kronprinzenufer 12,
Annahmestelle 2 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Hannover, Escherstr. 12,
Annahmestelle 3 für Offizieranwärter der Luftwaffe, München-Oberwiesenfeld, Lerchenauer Straße 115,
Annahmestelle 4 für Offizieranwärter der Luftwaffe, Wien 1, Seilerstätte 18—20.

Diejenigen Bewerber, für welche die Durchführung des Einstellungsverfahrens beabsichtigt ist, werden auf Wehrdiensttauglichkeit untersucht. Die hierbei tauglich Befundenen erhalten eine Aufforderung zu persönlicher Vorstellung. Daran schließt sich für die Bewerber der Fliegertruppe eine Untersuchung auf Fliegertauglichkeit und eine Prüfung auf Eignung zum Flugzeugführer an.

Die Ausbildung des Offiziernachwuchses besteht in der militärischen Grundausbildung, der Ausbildung bei der Truppe und einem Waffenschulkommando. Die Offizieranwärter der Fliegertruppe erhalten außerdem eine abgeschlossene fliegerische Ausbildung.

Die Beförderungszeiten sind verkürzt und damit den Kriegsverhältnissen angepaßt. Die geeignet erscheinenden Freiwilligen werden nach etwa vier Monaten zum Fahnenjunker ernannt. Sie werden als zukünftige Berufsoffiziere zu unbegrenzter Dienstzeit in der Wehrmacht verpflichtet.

Ganz allgemein gilt für alle Offizierlaufbahnen der Luftwaffe als Grundsatz: Leistung und Wert der Persönlichkeit bestimmen den Werdegang.

Vom Pimpf zum Flieger

(Einige von vielen Möglichkeiten)

Volksschule Volksschulreife (10–14)
D. J. Modellflug-Arbeitsgemeinschaft
Handwerkslehre (14–17)
Flieger-HJ
Fliegertechn. Vorschule
Flieger-HJ
Mittel- od. höh. Schule mittlere Reife (10–16)
D. J. Modellflug-Arbeitsgemeinschaft u. Flieger-HJ
berufliche Ausbildung (16)
Flieger-HJ
Höhere Schule (Abitur) (10–18)
D. J. Modellflug-Arbeitsgemeinschaft u. Flieger-HJ
Reichsarbeitsdienst

2jährig Dienende: Truppe (Technischer Dienst) (18–20)
bei der Entlassung: Gefr. d. R. oder Unteroffz. d. R.

4½jährig Dienende: Truppe, Fl. Technische Schule, Truppe (18–22½)
bei der Entlassung: Unteroffz. d. R. oder Feldwebel d. R., Dienstausz. IV. Kl., Dienstbelohnung, bevorzugte Arbeitsvermittlung

12jährig Dienende (18–30): Truppe, Fl. Techn. Schule (Unteroffz.-Lehrg.), Truppe, Fl. Techn. Schule (Feldw.-Lehrg.), Truppe — Truppe, Flugzeugführer Schule, Truppe — Truppe, Fl.-Waffen-Schule (Fliegerschütze), Truppe — Fachschule (Höhere Technische Lehranstalt)
bei der Entlassung: Leutnant d. R. Dienstauszeichnung III. u. IV. Klasse

2jährig Dienende: Flugzeugführer-Schule oder Fl.-Waffen-Schule, Truppe (19–21)
bei der Entlassung: Feldwebel d. R. und Res.-Offz.-Anw.
NSFK — Offz.-Übung — Leutnant d. R.
Technische Hochschule (21) — Diplom-Ing.
Flugbauführer, Flugbaumeister (30)
Ingenieur-Korps d. Luftw. (Fl. Hauptingenieur usw.)

Offz.-Laufbahn: Fl. Ausb. Regt., Flugzeugführer-Schule, Truppe, Luftkriegs-Schule, Truppe (19–21)
Leutnant 21, Oberleutnant 25, Hauptmann 30, usw.

Techn. Angestellter oder Arbeiter im Bereich der Luftwaffe Fl. Horst, Werft, Waffenmeisterei, Funkmeisterei, Kraftwagenwerkstatt, Lagerverwaltung
Techn. Angestellter oder Arbeiter bei Luftverkehr und Luftfahrtindustrie
Techn. Angestellter oder Arbeiter bei Luftverkehr und Luftfahrtindustrie
Techn. Angestellter oder Arbeiter bei Behörden, Handwerk oder Industrie

Übergangsbeihilfe, Militäranwärterbezüge, Umzugsentschädigung
Techn. Beamter des Flugzeugwesens, des Waffenwesens, des Waffen- und Munitionswesens (gehob. Laufbahn)
Techn. Angestellter der Luftwaffe, dann Übernahme in das Ingenieurkorps der Luftwaffe (Fl. Ingenieur usw.)

Übergangsbeihilfe, Umzugsentschädigung
Techn. Beamter des geh. Dienstes bei Behörden des Reichs, der Länder, Gemeinden oder Körperschaften

Dienstbelohnung, Abfindung, Kinderbeihilfe, Umzugsentschädigung
Angestellter bei Luftverkehr oder Luftfahrtindustrie
selbstständiger Handwerker Meisterprüfung auf der Luftw. Fachschule während der Dienstzeit

Die Jüngsten unserer Luftwaffe

Fliegertechnische Vorschulen

Die Luftwaffe ist seit geraumer Zeit dazu übergegangen, Einrichtungen zu schaffen, um unabhängig von Zufälligkeiten und ohne der Flugzeugindustrie wertvolle Kräfte zu entziehen, den Nachwuchs für das fliegertechnische Personal frühzeitig und auf lange Sicht sicherzustellen. Diesem Zweck dienen die Fliegertechnischen Vorschulen. Sie sind in Anlehnung an Werke der Luftfahrtindustrie errichtet worden. In diese Schulen werden alljährlich zu Ostern „Militärschüler" eingestellt, um im Laufe von vier Lehrjahren in Lehrwerkstätten und Betriebsabteilungen der Fabriken sowie durch Fachunterricht in Werkberufsschulen ausgebildet zu werden. Die Fachrichtungen sind: Metallflugzeugbauer (eine Zusammenfassung von Flugzeugschlosser und Flugzeugklempner), Maschinenschlosser (Motorenbauer), Feinmechaniker, Elektromechaniker und Maschinenschlosser (Waffenschlosser). Den Abschluß der Lehrzeit bildet die Facharbeiterprüfung (Gesellenprüfung).

Die im Alter von 14 bis 15 Jahren eingestellten Jugendlichen sind in besonderen Militärschülerheimen untergebracht. Hier werden sie in Leibesübungen körperlich ertüchtigt. Hier wird das Segelfliegen erlernt und betrieben. Hier werden die Militärschüler vormilitärisch ausgebildet und weltanschaulich geschult. In dieser Weise erhalten sie neben der praktischen Ausbildung und dem Fachunterricht durch fürsorgliche Betreuung und Erziehung das Rüstzeug für den Dienst in der Luftwaffe, dem sie sich für 12 Jahre verpflichten. Ausbildung, Unterkunft, Verpflegung und Bekleidung sind für die Militärschüler frei.

Die Auslese der als Militärschüler sich meldenden Jungen geschieht mit besonderer Sorgfalt, denn die beste Ausbildung ist nutzlos, wenn nicht die erforderliche Anlage und Eignung vorhanden ist. So nehmen die Berufsberatungsstellen der Arbeitsämter eine erste Sichtung und Prüfung der Bewerber vor, um festzustellen, ob die Bedingungen in charakterlicher, körperlicher, geistiger und sonstiger Hinsicht erfüllt werden. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der charakterlichen Eignung, denn von dem hohen Verantwortungsbewußtsein und von der Zuverlässigkeit des technischen Personals in allen, auch den kleinsten Verrichtungen hängen Erfolg und Sicherheit des Flugbetriebes ab. Aber auch die körperliche Verfassung ist von Wichtigkeit, denn der Militärschüler soll nicht nur den Anstrengungen der Arbeit, sondern auch dem Dienst in der Fliegertruppe gewachsen sein. Deshalb muß die durch einen Sanitätsoffizier vorgenommene Untersuchung ein Ergebnis haben, das die volle Wehrdiensttauglichkeit des Bewerbers erwarten läßt. Schließlich wird noch eine psychologische Prüfung vorgenommen, die der Erforschung der handwerklichen Eignung und der geistigen Anlage dient.

Die praktische Ausbildung wird in allen Fliegertechnischen Vorschulen einheitlich und nach den gleichen Richtlinien betrieben. So ist gewährleistet, daß in den verschiedenen Werken das gleiche Ziel erreicht wird. — Die vierjährige Lehrzeit gliedert sich in zwei Abschnitte von je zwei Jahren, nämlich Lehrwerkstatt und Betrieb.

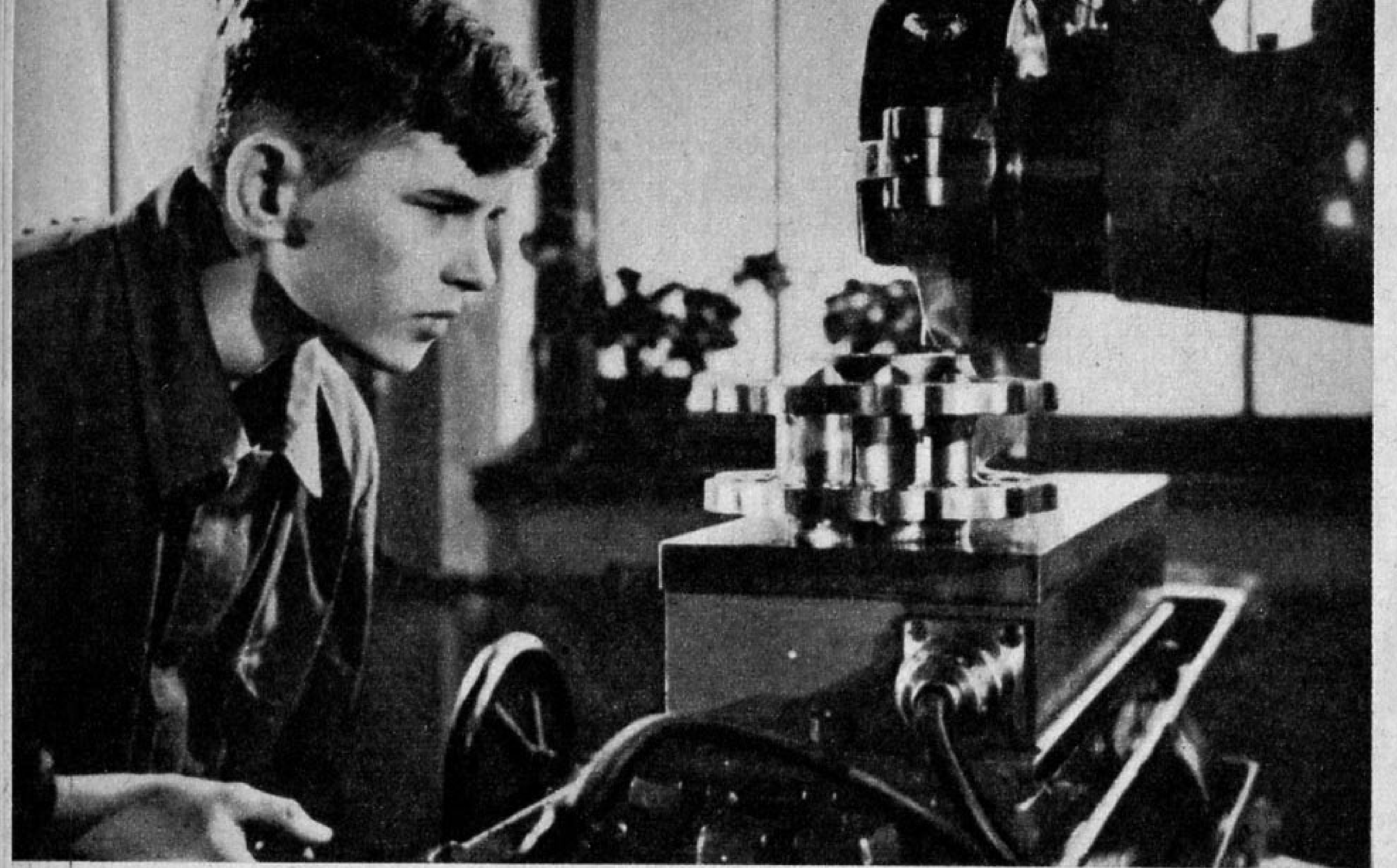
Die Lehrwerkstätten sind mit neuzeitlichen Werkzeugmaschinen, Werkzeugen und Betriebseinrichtungen ausgestattet. Hier beginnen die Militärschüler mit einem Grundlehrgang, d. h. dieser Lehrgang bildet die Grundlage für die gesamte praktische Ausbildung. Deshalb wird auch vom Ausbildungspersonal von Anfang an darauf geachtet, daß alle Arbeiten peinlich genau ausgeführt werden. Selbst die geringsten Nachlässigkeiten müssen von vornherein unterbunden werden. Aus erzieherischen Gründen wird den Schülern ein Spiegelbild ihrer Leistungen dauernd vor Augen gehalten. Das geschieht durch fortlaufende Bewertung aller Arbeiten und das Eintragen der Ergebnisse in eine Karte. Diese Bewertungskarte wird ausgehängt, so daß nicht nur jeder Schüler seine Fortschritte verfolgen, sondern auch Vergleiche mit den Leistungen seiner Kameraden anstellen kann. Dieses Verfahren wird durch die ganze Lehrzeit hindurch fortgesetzt. So besteht die Möglichkeit, Schwächen rechtzeitig zu erkennen und auszumerzen. Dem gleichen Zweck dient auch das Werkbuch, in dem jeder Schüler über seine Arbeit Rechenschaft abzulegen hat. Nach dem Abschluß des Grundlehrgangs ist die



Weckruf in einer Fliegertechnischen Vorschule, auf der die „Jüngsten unserer Luftwaffe" ausgebildet werden

Vorbildung so weit gediehen, daß dem Schüler kleinere produktive Arbeiten übertragen werden können. Auch hierbei geht die Entwicklung vom Einfachen zum Schwierigen. Außerdem wird darauf geachtet, daß die Arbeiten sich folgerichtig ergänzen und aufeinander aufbauen. Dadurch und durch die Übertragung nutzbringender Arbeiten wird der Eifer geweckt und gefördert. Deshalb ist andererseits Massenarbeit ausgeschlossen.

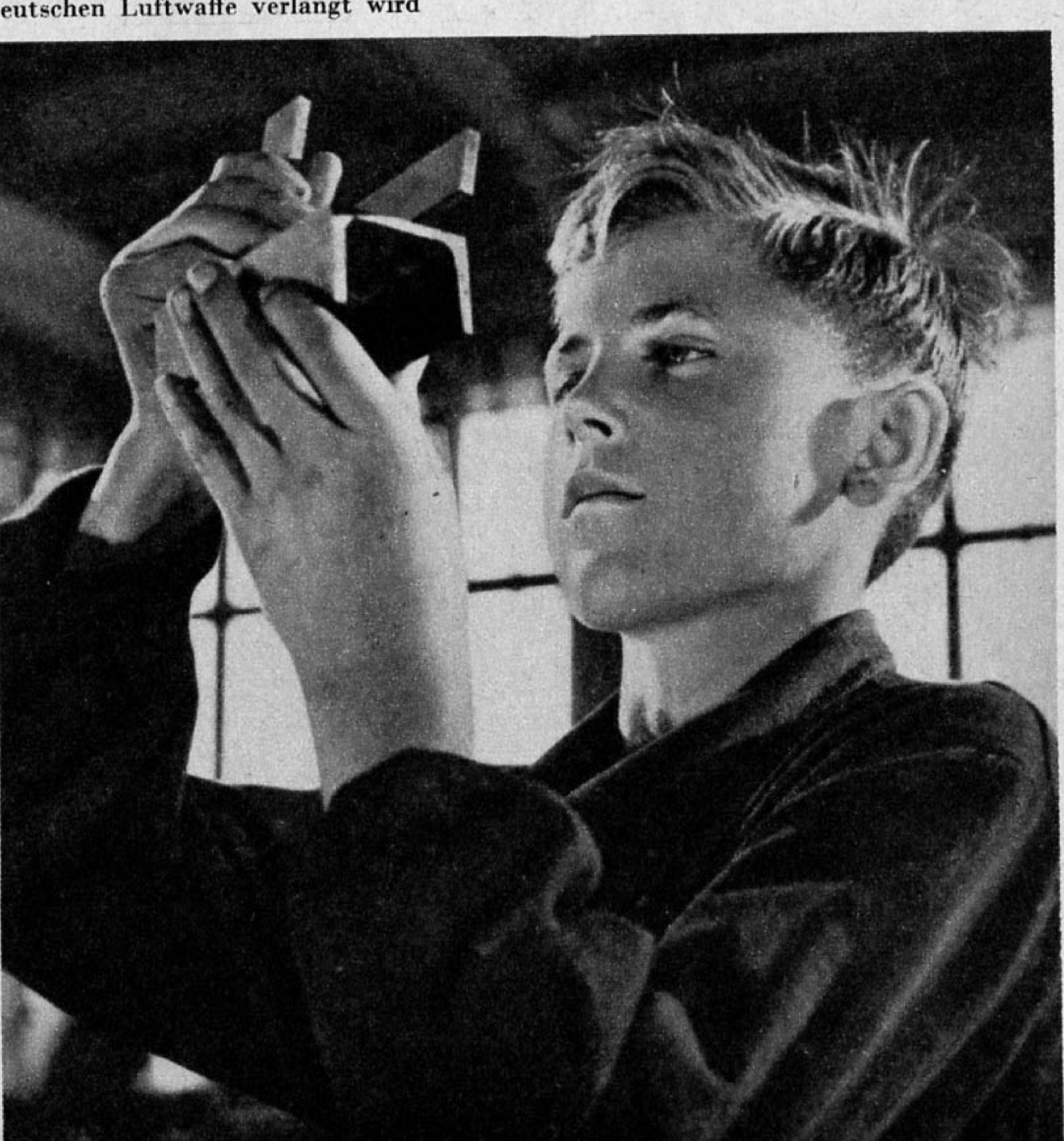
Vom sechsten Lehrmonat ab hat jeder Schüler eine Zwischenlehrgangsarbeit anzufertigen, die fortan monatlich wiederholt wird. Dadurch werden die Fortschritte in der Ausbildung fortlaufend überwacht. Ferner wird durch besondere Auswahl der Aufgaben dem Schüler Gelegenheit gegeben, sich auch Fertigkeiten in denjenigen Arbeitsweisen anzueignen, die im normalen Herstellungsgang des Werkes nicht oder nur in ungenügendem Umfange vorkommen.



Früh übt sich, was ein Meister werden will. Die Jungen werden mit allen Arbeiten gründlich vertraut gemacht, die sie später in ihrem Beruf als fliegertechnisches Personal bis zur höchsten Vollendung beherrschen müssen

Insbesondere gehört zur Ausbildung in der Lehrwerkstatt auch die maschinelle Bearbeitung in den einzelnen Abteilungen. Dies sind Dreherei, Hobelei und Schleiferei. Hinzu kommt die Unterweisung in einigen Sonderabteilungen wie Schweißerei, Schmiede, Härterei, Kontroll- und Meßecke sowie Werkzeugausgabe.
Die Beschäftigung mit produktiven Arbeiten nimmt an Umfang zu im zweiten Teil der Lehrzeit, im Betrieb. Diese Arbeiten werden überwacht durch Meister der betreffenden Betriebsabteilung, durch den Betriebsleiter und schließlich durch besondere Lehrlingswarte, deren Obhut die Militärschüler im Betrieb anvertraut sind. Aber auch während der Lehrzeit im Betrieb bleiben die Schüler dem Ausbildungsleiter unterstellt. Er verfolgt die Entwicklung jedes einzelnen an Hand der ihm aus dem Betrieb zugehenden Beurteilungen über Leistungen, Fleiß und Betragen. Nach einem genau festgelegten Plan durchlaufen die Schüler die einzelnen Betriebsabteilungen des Werkes. Dabei wird besonderes Gewicht auf die Arbeit in der Montage- und in der Instandsetzungs-Abteilung gelegt, weil gerade diese Gebiete für die spätere Verwendung der Schüler im technischen Dienst der Fliegertruppe von Wichtigkeit sind.
Während der Arbeitszeit werden wöchentlich zwei Stunden auf den Segelflugzeugbau in besonderen Werkstätten verwendet. Das Segelfliegen selbst wird dagegen in der Freizeit betrieben.
Hand in Hand mit der praktischen Ausbildung geht die theoretische Unterweisung der Schüler. Diesem Zweck dienen die den Lehrwerkstätten angegliederten Schulräume. Auf diese Weise wird erreicht, daß der Unterricht in enger Fühlung mit den praktischen Arbeiten steht. Für den meist durch Berufsschullehrer erteilten Unterricht stehen wöchentlich mindestens acht Stunden zur Verfügung. Der Lehrstoff setzt sich zusammen aus Berufskunde, Naturlehre, Zeichnen und Staatsbürgerkunde. Der Erfolg des Unterrichts und der praktischen Ausbildung ist am Schluß der Lehrzeit in der Facharbeiterprüfung nachzuweisen. Sie wird abgelegt vor einem Prüfausschuß der Industrie- und Handelskammer.
Soweit die fachliche Ausbildung der Militärschüler, die den Zweck hat, Kenntnisse und Handfertigkeiten zu vermitteln. Daneben einher geht die Berufserziehung. Ihre Grundlage bildet naturgemäß die nationalsozialistische Weltanschauung. Sie gibt dem jungen Menschen in der Zeit des Übergangs von der Schule in den Beruf mit all seinen neuen Eindrücken Halt und Festigkeit.
Die erzieherische Betreuung ist Hauptaufgabe des Militärschülerheims. Darin sind alle Schüler untergebracht. Hier nehmen sie die Mahlzeiten ein. Außer den Schlafräumen, Speisesaal, Küchenanlagen sind Bade- und Waschräume, Aufenthaltsräume, Krankenzimmer und alle notwendigen Einrichtungen im Heim vorhanden. Dem Heimleiter stehen für je 100 Schüler zwei Gruppenführer zur Seite. Diese Erzieher werden aus bewährten Landjahrführern gewählt, die über Erfahrungen in der Betreuung der Jugend verfügen. Alle aber, Erzieher und Schüler, gehören der Hitler-Jugend an. Sie bilden zusammen eine Gefolgschaft oder einen Unterbann der Flieger-Hitler-Jugend. Der Heimleiter ist also gleichzeitig Gefolgschafts- oder Unterbannführer, während die Gruppenführer den Dienstgrad eines Scharführers oder eines Gefolgschaftsführers haben. Sie haben dafür zu sorgen, daß mit anderen Einheiten der Hitler-Jugend enge kameradschaftliche Fühlung gehalten wird. Das Verhältnis zwischen Erziehern und Schülern ist auf Manneszucht und Kameradschaft gegründet. So ist den Jungen das Heim eine wirkliche Heimstatt.
Auf die körperliche Ertüchtigung der Schüler wird großer Wert gelegt. Deshalb nehmen die Leibesübungen auch in der Tageseinteilung den ihnen gebührenden Raum ein. Angepaßt

Haargenau auf einen Millimeter. Das prüfende Auge, mit dem dieser Junge sein Arbeitsstück mißt, verrät bereits die Zuverlässigkeit, die von den Männern im Dienst der deutschen Luftwaffe verlangt wird





In ihrer Freizeit lassen sich die Jungen begeistert im Segelflug ausbilden

an die Entwicklungsstufen der Schüler werden die Leistungen allmählich gesteigert. Leichtathletik, Schwimmen, Boxen, Turnen, Kleinkaliberschießen und Segelfliegen sind im Sportplan enthalten. Im Segelfliegen sollen im Laufe der vier Jahre die A-, B- und C-Prüfung abgelegt werden. Kampfspiele werden betrieben, um die Jungen zur Härte zu erziehen und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken. Im Geländedienst werden Geländebeschreibung, Zielerkennen, Entfernungsschätzen, Kartenlesen und Geländelauf geübt. Ordnungsübungen fördern Straffheit im Auftreten, gute Haltung und Manneszucht. Die weltanschauliche Schulung im Militärschülerheim umfaßt deutsche Geschichte, die Geschichte der Bewegung, Rassenkunde, Vererbungslehre, Bevölkerungspolitik und andere Gebiete. Das Ziel ist das Erkennen der großen geschichtlichen Zusammenhänge, Erziehung zum selbständigen Denken und zu nationalsozialistischer Weltanschauung. Durch Fahrten und Betriebsbesichtigungen wird der Gesichtskreis erweitert.

Durch die Ausbildung und Erziehung von Militärschülern auf Fliegertechnischen Vorschulen wächst der Fliegertruppe Jahr für Jahr ein Stamm wertvollen Mannschaftsersatzes zu. Die Militärschüler selbst aber erwerben dadurch das Rüstzeug für den Wehrdienst und die Grundlage, auf der sich nach Charakter und Leistung die weitere Laufbahn aufbaut.

Uniformen und Abzeichen der Luftwaffe

Die Angehörigen der Luftwaffe — Offiziere, Unteroffiziere, Mannschaften und Beamte — tragen eine Uniform in graublauer Grundfarbe. Der Schnitt der Luftwaffenuniform unterscheidet sich wesentlich von demjenigen der Uniformen des Heeres oder der Kriegsmarine. Die Angehörigen der Luftwaffe tragen einen Rock im Sakkoschnitt, dazu ein blaumeliertes Hemd mit schwarzem Binder (zum Ausgehanzug weißes Hemd), auf der rechten Brustseite des Rockes das Hoheitsabzeichen der Luftwaffe, einen auf einem stehenden Hakenkreuz sitzenden Adler mit ausgebreiteten Schwingen. Dieses Hoheitsabzeichen wird auch an der Mütze getragen. Alle Abzeichen an Rock, Mantel und Mütze sind aluminiumfarbig, bei Generalen in Gold. Die Dienstgradabzeichen entsprechen denen des Heeres für Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften. Außer den Dienstgradabzeichen auf den Schulterstücken oder Schulterklappen werden bei der Luftwaffe Dienstgradabzeichen auf den Kragenspiegeln getragen.

Die Waffenfarbe der Fliegertruppe ist goldgelb, der Flakartillerie hochrot, der Luftnachrichtentruppe goldbraun. Generale tragen weiße Waffenfarbe, weiße Mantelaufschläge und weiße Besatzstreifen an den Hosen. Beamte im Generalsrang tragen grünen Besatz, Ingenieure im Generalsrang rosa Besatz. Generalstabsoffiziere haben karmesin als Waffenfarbe und tragen Besatzstreifen in der gleichen Farbe an den Hosen.

Das Regiment „General Göring" trägt weiße Waffenfarbe, Unteroffiziere und Mannschaften um die Kragenspiegel einen roten Vorstoß, außerdem auf dem rechten Unterärmel einen blauen Streifen mit dem Namen des Regiments. Auch die Angehörigen von Traditionsverbänden tragen auf blauen Ärmelstreifen den Namen, der dem Verband verliehen worden ist. Traditionsverbände sind: Jagdgeschwader Richthofen, Geschwader Boelcke, Immelmann, Hindenburg, General Wever, Horst Wessel, Leo Schlageter, Legion Condor, Tannenberg. Fallschirmjäger tragen die Waffenfarbe der Fliegertruppe und ein grünes Ärmelband mit der Nummer des Regiments. Sanitätspersonal trägt dunkelblaue Waffenfarbe und als Abzeichen den Aesculapstab, den Offiziere auf dem Schulterstück, Unteroffiziere und Mannschaften auf dem Ärmel tragen. Waffenoffiziere haben hochrote Waffenfarbe und ein goldenes W auf dem Achselstück, Offiziere des Beurlaubtenstandes neben der jeweiligen Waffenfarbe einen hellblauen Vorstoß an der Unterlage der Schulterstücke und an den Spiegeln. Die Beamten der Luftwaffe tragen dunkelgrüne Waffenfarbe und eine der Fachrichtung entsprechende Nebenfarbe (z. B. Verwaltungsbeamte rot) sowie auf den Spiegeln dreieckige Sterne im Gegensatz zu den Schwingen der Soldaten. Das Ingenieurkorps der Luftwaffe hat rosa Waffenfarbe und statt der Schwingen auf den Kragenspiegeln zwei-, drei- oder vierflügelige Luftschrauben, während das Nautikerkorps Kragenspiegel in grüner Waffenfarbe mit Luftschrauben trägt. Die Musikmeister tragen rotsilberne Schulterstücke, auf ihnen und auf den Spiegeln in Waffenfarbe eine Lyra.

Die Kragenspiegel lassen durch ihre Farbe die Waffengattung und durch die Zahl der Schwingen den Dienstgrad erkennen. Die Waffenfarben sind für

Generale (einschließlich Sanitätsoffiziere im Generalsrang) und Regiment General Göring	weiß
Generalstab der Luftwaffe	karmesinrot
Fliegertruppe	goldgelb
Flakartillerie	hochrot
Luftnachrichtentruppe	goldbraun
Luftwaffenbauverbände	schwarz
Sanitätspersonal	dunkelblau
Ingenieurkorps der Luftwaffe	rosa

Nautikerkorps der Luftwaffe	dunkelgrün
Wehrmachtbeamte des Reichsluftaufsichtsdienstes	hellgrün
Wehrmachtbeamte (außer Reichsluftaufsichtsdienst)	dunkelgrün

Hierzu tragen Nebenfarben:

Offiziere, Wehrmachtbeamte, Ingenieure des Beurlaubtenstandes	hellblau
Wehrmachtbeamte des Reichskriegsgerichts	bordorot
Übrige Beamte	hochrot
Nautiker	goldgelb
Brandmeister	goldbraun
Soldaten der I.—IV./Regt. General Göring	hochrot

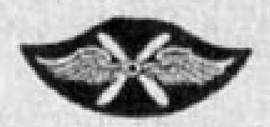
Soldaten einschließlich Sanitätspersonal tragen auf den Kragenspiegeln Schwingen, Beamte Sterne, Ingenieure und Nautiker Luftschrauben. Die Zahl der Schwingen (bzw. Sterne bei Beamten) ist je nach dem Dienstgrad verschieden. Es tragen

	Generale	Stabsoffz.	Hptl. u. Ltn.	Unteroffz.	Mannschaften
1 Schwinge	General-major	Major	Leutnant	Unteroffizier	Flieger
2 Schwingen	General-leutnant	Oberst-leutnant	Ober-leutnant	Unter-feldwebel	Gefreiter
3 „	General d. Flieger	Oberst	Hauptmann	Feldwebel	Ober-gefreiter
4 „	—	—	—	Ober-feldwebel	Haupt-gefreiter

Die Schwingen, bei allen Dienstgraden gleich, sind bei
den Generalen: aus Goldgespinst gestickt in gleichgesticktem Eichenkranz,
den Stabsoffizieren: aus Aluminiumgespinst, sonst in gleicher Art wie für Generale,
dem Hauptmann bis zum Leutnant: wie bei den Stabsoffizieren, nur statt des Eichenkranzes ein kleines Eichenlaub unterhalb der Schwingen,
den Unteroffizieren und Mannschaften: aus Leichtmetall (Musikleiter statt der Schwinge die Lyra), Unteroffiziere tragen auf dem Mantel statt der Unteroffiziertresse auf dem Kragenrand des Rockes eine schmale Unteroffiziertresse längsseits des Kragenspiegels.
Generaloberst und Generalfeldmarschall tragen statt der Schwingen das vergoldete Hoheitsabzeichen der Luftwaffe im goldenen Eichenkranz.

Tätigkeitsabzeichen für Unteroffiziere und Mannschaften der Luftwaffe

Unteroffiziere und Mannschaften tragen am linken Unterärmel des Waffenrocks, Tuchrocks und der Fliegerbluse folgende Abzeichen gestickt in mattgrauem Garn auf Unterlage von Grundtuch:



1. Fliegendes Personal, soweit nicht zum Tragen eines Flugzeugführer-, Beobachter- oder Fliegerschützenabzeichens berechtigt



2. Fliegertechnisches Personal



3. Flakartillerieabzeichen (Verleihung nach besonderen Bestimmungen)



4. Seemännisches Bootspersonal



5. Verwaltungs-Unteroffizier



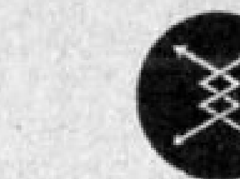
6. Gerätverwalter für Kraftfahrzeuggerät (Kfz.)



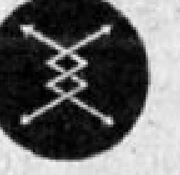
7. Gerätverwalter für Flugzeuggerät (Flzg.)



8. Gerätverwalter für Scheinwerfergerät (Schw.)



9. Gerätverwalter für Luftnachrichtengerät (Ln.)

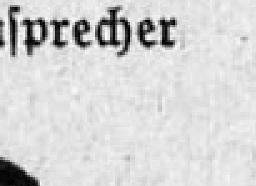




10. Fernsprecher





11. Fernschreiber



12. Funker

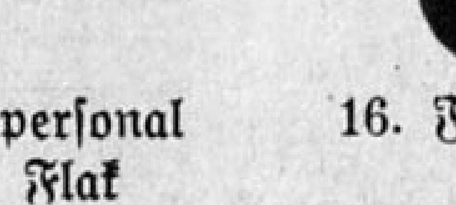
13. Peilfunker



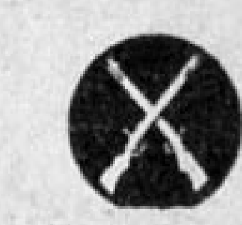
14. Horchfunker



15. Truppennachrichtenpersonal der Fl. Truppe und Flak



16. Feuerwerker



17. Waffenunteroffizier Fl. Truppe und Ln. Truppe



18. Waffenunteroffizier Flakartillerie und Rgt. Gen. Göring



19. Sanitätspersonal



20. Kraftfahrer



21. Anwärter-Abzeichen (hier für Gerätverw. Kfz.)

Tätigkeitsabzeichen des fliegenden Personals



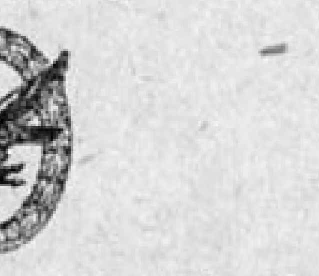
1. Flugzeugführer und Beobachter (Kranz goldfarbig, Adler mit Hakenkreuz aluminiumfarbig)



2. Flugzeugführer (Kranz hellaluminium, Adler und Hakenkreuz altsilberfarbig)



3. Beobachter, Hilfsbeobachter



4. Fliegerschütze, Bordfunker, Bordmechaniker



5. Fliegererinnerungsabzeichen



6. Fallschirmschützenabzeichen

ZEITTAFEL der deutschen Luftwaffe

28. 6. 1919: Diktat von Versailles.
Artikel 198: Deutschland darf Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser als Teil seines Heerwesens unterhalten.
Artikel 201: Verbot der Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen für sechs Monate. (5. 2. 1919 Eröffnung des planmäßigen Luftverkehrs durch die Deutsche Luftreederei!)
Artikel 202: Auslieferung des gesamten militärischen Luftfahrzeugmaterials binnen drei Monaten.
Artikel 210: Einsetzung einer Interalliierten Luftfahrt-Überwachungskommission (»Ilük«).
Artikel 313 - 320: Beschränkung der deutschen Lufthoheit.

10. 1. 1920: Inkrafttreten des Versailler Diktats.

5. 5. 1921: Londoner Ultimatum zwingt Deutschland, Verpflichtungen aus einer »Entwaffnungsnote« ohne Vorbehalt unverzüglich durchzuführen.

14. 4. 1922: »Begriffsbestimmungen« (»neun Regeln«) werden durch Note der Botschafterkonferenz Deutschland übermittelt. Bauverbot für bewaffnete oder irgendwie gepanzerte Flugzeuge. Beschränkung von Steigfähigkeit, Geschwindigkeit, Flugbereich und Nutzlast für alle deutschen Flugzeuge. (Schlag gegen die aufstrebende deutsche Zivilluftfahrt!) Kontrollsystem der Fabriken, Flugzeuge, Flugzeugführer, Flugschüler usw.

22. 5. 1926: Pariser Luftfahrtvereinbarungen bringen u. a. zwar Aufhebung der Baubeschränkungen, aber Aufrechterhaltung des Verbots deutscher Militärluftfahrt und Verbot der finanziellen Unterstützung des Flugsports aus öffentlichen Mitteln.

18. 2. 1932: Deutscher Vorschlag auf der Genfer Abrüstungskonferenz: Verbot jeglicher Luftstreitkräfte, Zerstörung des militärischen Fluggeräts, Verbot des Abwurfs von Kampfmitteln aller Art.

22. 7. 1932: Deutschland erklärt Fernbleiben in Genf, solange Frage der Gleichberechtigung nicht geklärt.

14. 10. 1933: Austritt Deutschlands aus der Abrüstungskonferenz; Anmeldung des Ausscheidens aus dem Völkerbund.

1. 3. 1935: Schaffung der neuen deutschen Luftwaffe unter ihrem Schöpfer und Oberbefehlshaber Hermann Göring.

14. 3. 1935: Das erste Jagdgeschwader erhält die Bezeichnung »Jagdgeschwader Richthofen«.

16. 3. 1935: Gesetz für den Aufbau der Wehrmacht.

1. 4. 1935: Die Flakartillerie wird dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe unterstellt.

21. 4. 1935: Der 21. April, der Todestag des ruhmvollsten deutschen Jagdfliegers, Rittmeisters Manfred Freiherr von Richthofen, wird zum „Tag der Luftwaffe" bestimmt.

21. 5. 1935: Verkündung des Wehrgesetzes. Wiedereinführung der Allgemeinen Wehrpflicht.

16. 9. 1935: Erster »Tag der Wehrmacht« auf dem »Reichsparteitag der Freiheit« in Nürnberg mit Vorführungen der Luftwaffe.

24. - 25. 9. 1935: Die ersten größeren Übungen der deutschen Luftwaffe im Raume von Braunschweig bis Warnemünde.

18. 10. 1935: Gesetz über das Ingenieurkorps der Luftwaffe.

1. 11. 1935: Schaffung der Luftkriegsakademie in Berlin-Gatow. - Einführung einer eigenen Militärgerichtsbarkeit in der Luftwaffe.

7. 11. 1935: Erste Hissung der Reichskriegsflagge. Vereidigung der ersten Rekruten der Luftwaffe.

7. 3. 1936: Der Führer verkündet die Aufhebung der entmilitarisierten Zone im Westen. Zur gleichen Stunde überfliegen zum ersten Male Jagdstaffeln der deutschen Luftwaffe den Rhein.

21. 4. 1936: Am »Tag der Luftwaffe« verleiht Generalfeldmarschall Göring der Fliegertruppe, der Flakartillerie und der Luftnachrichtentruppe die ersten neuen, vom Führer gestifteten Truppenfahnen.

3. 6. 1936: Fliegertod des ersten Chefs des Generalstabes der Luftwaffe, Generalleutnants Wever.

1. 10. 1936: Erstmalig Vorführungen der Luftwaffe auf dem Erntedankfest auf dem Bückeberg.

23. 7. - 1. 8. 1937: Die deutsche Luftwaffe belegt auf dem Züricher Flugmeeting, an dem sie sich als erstem internationalen Wettbewerb beteiligt, in allen von ihr bestrittenen Konkurrenzen die ersten Plätze.

20. - 26. 9. 1937: An den Wehrmachtmanövern 1937 nehmen erstmalig alle drei Wehrmachtteile, Heer, Luftwaffe und Kriegsmarine, gemeinsam teil.

5. 2. 1938: Ernennung des Schöpfers und Oberbefehlshabers der Luftwaffe Hermann Göring zum Generalfeldmarschall.

1. 3. 1938: Überreichung des Feldmarschallstabes an Generalfeldmarschall Göring durch den Führer in der Reichskanzlei.
Der Geburtstag der neuen deutschen Luftwaffe, der 1. März, wird von Generalfeldmarschall Göring als »Tag der Luftwaffe« bestimmt.

12. 3. 1938: Vereinigung Deutsch-Österreichs mit dem Reich. Verbände der Luftwaffe als erste Repräsentanten der deutschen Wehrmacht in Wien.

16. 3. 1938: Eingliederung der österreichischen Luftstreitkräfte in die deutsche Luftwaffe.

1. 10. - 10. 10. 1938: Befreiung des Sudetenlandes.

1. 2. 1939: Bildung der Luftflottenkommandos 1, 2 und 3 und weitere Maßnahmen zur Verstärkung der Einsatzbereitschaft und Schlagkraft der deutschen Luftwaffe und insbesondere ihrer weiteren personellen und materiellen Vermehrung.

15. - 16. 3. 1939: Böhmen und Mähren werden als Protektorat wieder Bestandteil des Großdeutschen Reiches.
Erfolgreicher Anteil der deutschen Luftwaffe am Einmarsch.

18. 3. 1939: Bildung des Luftflottenkommandos 4. Weiterer Stärkezuwachs der deutschen Luftwaffe.

21. 3. 1939: Heimkehr des Memellandes in das Reich.

31. 5. 1939: Rückkehr der »Legion Condor« in die deutsche Heimat nach dem siegreich beendeten Spanienkrieg, an dem Freiwillige der deutschen Luftwaffe seit August 1936 teilnahmen.

6. 6. 1939: Große Parade der »Legion Condor« vor dem Führer in Berlin.

1. 9. 1939: Beginn des Feldzuges gegen Polen. Einmarsch der deutschen Wehrmacht. Gleich am ersten Tage werden die bedeutendsten Flugplätze und militärisch wichtige Ziele Polens von der deutschen Luftwaffe erfolgreich angegriffen und zerstört.

2. 9. 1939: Die deutsche Luftwaffe besitzt bereits am zweiten Tage nach Vernichtung zahlreicher feindlicher Flugzeuge im Luftkampf und am Boden die uneingeschränkte Herrschaft über den gesamten polnischen Luftraum.

4. 9. 1939: Erfolgreiche Abwehr der ersten englischen Luftangriffe auf Wilhelmshaven und Cuxhaven durch die deutsche Luftwaffe. Mehr als die Hälfte der feindlichen Flugzeuge wird abgeschossen.

26. 9. 1939: Erster Angriff der deutschen Luftwaffe auf englische Seestreitkräfte in der mittleren Nordsee. Zerstörung eines Flugzeugträgers, Treffer auf einem Schlachtschiff.

9. 10. 1939: Deutsche Luftstreitkräfte über den Shetland-Inseln. Treffer auf schwere englische Kreuzer.

16. 10. 1939: Angriff deutscher Kampfflugzeuge auf englische Kriegsschiffe im Firth of Forth.

17. 10. 1939: Angriff der deutschen Luftwaffe auf englische Kriegsschiffe in der Bucht von Scapa Flow.

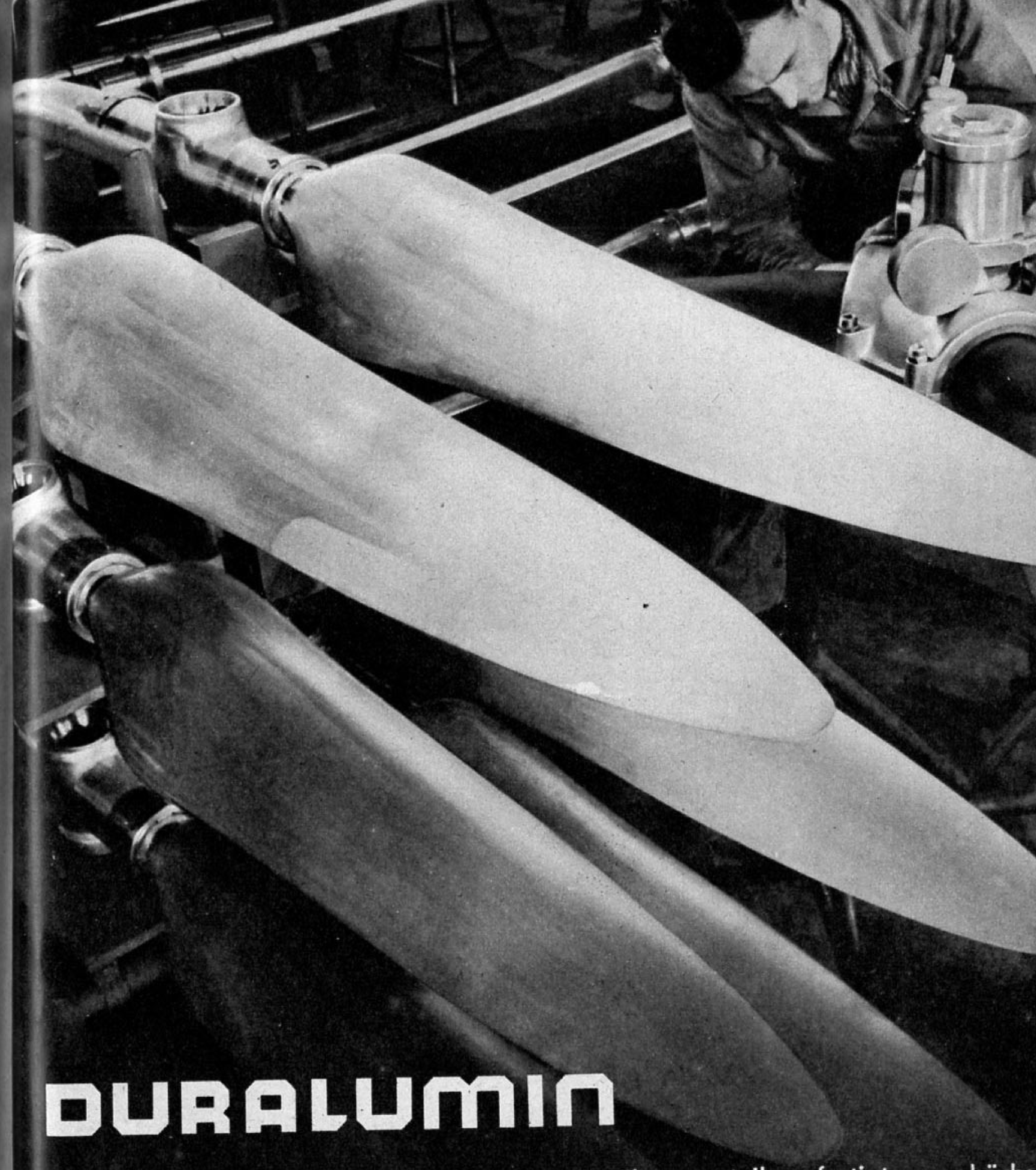
14. u. 18. 12. 1939: Luftsiege gegen England. / Bei Angriffen englischer Kampfverbände auf die deutsche Bucht werden von zwanzig feindlichen Flugzeugen zehn und dann von zweiundfünfzig nicht weniger als sechsunddreißig vernichtet.

INHALT

I. TEIL Werden und Bewährung der deutschen Luftwaffe

II. TEIL Gliederung und Einsatz der deutschen Luftwaffe

III. TEIL Rund um die deutsche Luftwaffe


DURALUMIN

Verantwortlicher Anzeigenleiter: Willy Roth, Berlin-Frohnau. W. Gen. 8750 vom 9. 1. 40 Preisliste 1